RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

[illegible]

L'EXERCICE 1883-84

[illegible]

[illegible]

[illegible]

OTTAWA
[illegible] BROWN CHAMBERLIN
[illegible]
[illegible]

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN,
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE.
1888.

ÉLÉV
L

ROUT

ROU

ROU

ROUTE
E

7a—

ANNEXE No 29.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE LA RIVIERE HUDSON, AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER.

ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA, LES ÉTATS-UNIS ET LES PAYS ÉTRANGERS.

ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'À L'OCÉAN, ETC.

CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT, ETC., ETC.

ROUTES PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, ETC., DE LIVERPOOL AU JAPON.

ROUTES PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, ET PAR LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA.

COUT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Député ministre des Travaux Publics.

RIV
EAUX
NO

L'o

ANNEXE No 29

PARTIE I.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT,
RIVIÈRES OTTAWA, SAGUENAY ET LE LAC SAINT-JEAN,
EAUX NAVIGABLES DE MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, PORT NELSON ET LA BAIE D'HUDSON,

ET AUSSI,

ELEVATIONS DU SAINT-LAURENT, ETC.,
AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE L'OCÉAN,

ET

NIVEAUX D'EAU, Etc.,

(En connexion avec les inondations)

Entre Laprairie, Montréal et Trois-Rivières,
L'ouverture et la clôture de la Navigation à Québec, Montréal,
Kingston et Toronto, Etc., Etc.

N° 1. N

N° 2. T
N° 3. I

N° 4. N

N° 5. N

N° 6. M

N° 7. N

N° 8. N

N° 9. Cl
N° 10. Ca
N° 11. Ta

N° 12. Ls

N° 13. Ro

N° 14. Ta

N° 15. Ta

N° 16. Fle

N° 17. Di

N° 18. Ob

N° 19. Cou
N° 19½. Ro

1re PARTIE.

INDEX.

N° 1. Navigation du Saint-Laurent: Tableau des distances depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.

N° 2. Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.

N° 3. Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.

N° 4. Navigation du Saint-Laurent: Niveaux des rivières et des lacs au-dessus de l'océan, à Albany et à Trois-Rivières, d'après diverses autorités.

N° 5. Niveaux constatés entre la marée basse à Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

N° 6. Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le bassin d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.

N° 7. Navigation du Saint-Laurent: Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

N° 8. Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus de l'onde marée fluviale à Trois-Rivières.

N° 9. Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.

N° 10. Canal du Saut Sainte-Marie.

N° 11. Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

N° 12. Lac Saint-Jean; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.

N° 13. Route d'eau, depuis Tadoussac, près de l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.

N° 14. Tableau indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887 inclusivement.

N° 15. Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887 inclusivement.

N° 16. Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.

N° 17. Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.

N° 18. Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.

N° 19. Cours d'eau et nappes d'eau navigables: Manitoba et le Nord-Ouest.

N° 19½. Région du grand fleuve Mackenzie: Navigation, climat et ressources.

N° 20. Volume d'eau que déchargent la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.

N° 21. Noms des bateaux qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

N° 22. Région de la baie d'Hudson : Navigation, climat, ressources, etc.

N° 23A. Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et aux rivières des Outaouais, Saguenay, Saskatchewan, etc.

N° 23B. Débit du fleuve Saint-Laurent, entre le Saut-Ste-Marie et Québec.

N° 24. Comparaison des routes par l'Outaouais et le Saint-Laurent.

N° 25. Rivière Mississipi.

N° 26. Elévations ou hauteurs du Saint-Laurent et de l'Hudson—Repères, etc.

N° 27. Inondations à Montréal et à Laprairie, etc.

N° 28. Elévations approximatives du Saint-Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc.

N° 29. Débit du Saint-Laurent mesuré à Montréal en 1882.

N° 30. Progrès de l'inondation entre Laprairie et Trois-Rivières, en avril 1886.

N° 31. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal, 1877 à 1888.

N° 31½. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal 1864 à 1888, et notes relativement à la glace.

N° 32. Dates de la débâcle de la glace et de son passage au courant Sainte-Marie, en bas de Montréal, 1824 à 1847.

N° 33. Notes au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, 1842 à 1853.

N° 34. Ouverture de la navigatién au quai des Cascades et au pied du canal Beauharnois, 1846 à 1853.

N° 35. Ouverture et clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.

N° 36. Ouverture et clôture de la navigation sur la rivière Hudson, les canaux Champlain et Erié, et l'ouverture sur le lac Erié, de 1824 à 1888.

(N° de renvoi, 40,995.)

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DISTANCES

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do eau de marée	86	986
Montréal	Lachine	do	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Canal Lachine	15½	1,009½
Beauharnois	Sainte-Cécile	Lac Saint-Louis	11½	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Canal Beauharnois	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's Landing	Lac Saint-François	11¼	1,065¼
Dickinson's Landing	Pointe-Faran	Canal Cornwall	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Fleuve Saint-Laurent	¾	1,071
Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Canal de la P'te-Farran	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Fleuve Saint-Laurent	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la P'te-Iroquois	Canal du Rapide-Plat	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Fleuve Saint-Laurent	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la P'te-Iroquois	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal de la Jonction	2	1,097⅝
Rapide des Galops	Prescott	Canal des Galops	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	Fleuve Saint-Laurent	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	do	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Lac Ontario	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Canal Welland	232	1,593
Amherstburg	Windsor	Lac Erié	18	1,611
Windsor	Pied de l'Ile Sainte-Marie	Rivière Détroit	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie	Sarnia	Lac Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'Ile Saint-Joseph	Rivière Sainte-Claire	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph	Pied du Saut-Sainte-Marie	Lac Huron	47	1,986
Saut-Sainte-Marie	Tête du Saut-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	1	1,987
Tête du Saut-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Canal du Saut-Ste-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Rivière Sainte-Marie	390	2,384
		Lac Supérieur		

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée, au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds au-dessus du niveau de marée à Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation, sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., *voyez* les tableaux n°s 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, *voir* l'annexe n° 19 qui précède et les tables 31 à 36 qui suivent.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1887.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — *Voir* observations au n° 7.
	Pieds.	Pieds.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution	25 à 27·5	27·5
Canal Lachine—Agrandissement achevé	12	14
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	14
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse	9	14
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884—Progresse	9	14
Canal Murray—Achevé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de nav.	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé—Creusage à 14 pieds terminé.	14	14
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé	16·8	16·8
Canal do Canada, sur la rive opposée—Tracé commencé en 1887	.....	.....

N° 3.—Distances entre les diverses localités de Montréal à Québec.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	6·1	6·1
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4·0	10·1
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	3·4	13·5
Varennes	Cap Saint-Michel	2·8	16·3
Cap Saint-Michel	Verchères	5·3	21·6
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	1·1	22·7
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	6·1	28·8
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	Lavaltrie	1·6	30·4
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	4·8	35·0
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	Lanoraie	1·3	36·3
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	8·7	45·0
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	3·8	48·8
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	8·5	52·3
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	5·2	57·5
Phare-flottant n° 1	do 2	2·9	60·4
do 2	Bouée blanche	4·4	64·8
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	6·5	71·3
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François	4·2	75·5
Port-Saint-François	Trois-Rivières	6·5	82·0
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au Coude	5·6	87·6
Bécancour, bouée de fer au Coude	Champlain	6·0	93·6
Champlain	Quai de Batiscan	7·9	101·5
Quai de Batiscan	Cap Levraut	4·0	105·5
Cap Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	3·3	108·8
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	Cap Charles	2·2	111·0
Cap Charles	Rapides du Richelieu	9·0	120·0
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	4·9	124·9
Quai du Platon	Sainte-Croix	5·6	130·5
Sainte-Croix	Ecureuils	1·5	132·0
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7·0	139·0
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap-Rouge	12·0	151·0
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	9·3	160·3

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et à Trois Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires — Shanley, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires—Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère de Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson	a.b. 0·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent	(d)	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve St-Laurent	(e)	.....	12·75	13·00	12·75	13·25	11·00	11·75
Kingston, lac Ontario	.....	1817. 232·20	234·00	.....	.....	234·00	234·00	240·00
Oswego do	245·15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Erié, explor. de 1816	564·85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876	571·68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes	.....	1818. 564·00	564·00	.....	.....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire	.....	.....	.....	.....	.....	572·00	568·00	570·75
Lac Huron	.....	1882. 590·00	594·00	.....	.....	578·00	574·00	576·75
B. Georgienne, lac Huron	.....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	576·75
Lac Michigan	.....	.....	.....	.....	.....	580·00	578·00	578·75
Lac Supérieur, Saut Ste-Marie	Haut. moy. au-dessus du niv de la marée à New-York. c. f. 601·78	1823. 627·00	.....	.....	.....	600·00	600·00	602·75

OBSERVATIONS.

(*a*) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— *Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE A ALBANY ET A NEW-YORK.

(*b*) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883, de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2·32 pieds. *Voir* n° 35,865.

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'A NEW-YORK.

(*c*) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, ingénieur assistant, en charge du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4.27 pieds. *Voir* n° 34,047. *Voir* les observations *d*, *e*, *f*, sur la page suivante.

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ÉLÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée à Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

ésignation.	Répère—Chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Elévation.	
		Intermédiaire.	Au-dessus de l'eau basse à Trois-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	*d* 39·55	*d* 0·00	*d* 0·00
Sommet de l'angle S.-E. du quai de la Cie du Richelieu à Trois-Rivières	56 55	17·00	17·00
Point de répère ou sommet de la maçonnerie du pont du ch. de fer, rivière St-Maurice, 2 milles en amont de l'embouchure	90·00	33·45	50·45
Point de répère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1	*e* 51·28	*e* 15·91	*e* 11·73
		Pieds d'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	*e* 15·42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Profondeur sur le busc, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal : sur le busc, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le busc, 19 pds		Elévation au-dessus du busc inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du coursier de la vieille écluse n° 1, au-dessus du busc d'aval	67 19	31·33	27·64
Niveau maximum de l'inondation en amont du pont Victoria, avril 1858	79 61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 18·50 pieds ; cela correspond à 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, Montréal.			

OBSERVATIONS.—*Suite.*

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(*d*) Le niveau de la marée à Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.—*Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(*e*) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11·73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(*f*) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer, se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.—*Voir* le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

Voir les tableaux nos 26, 27, 28, basés sur les renseignements les plus récents obtenus jusqu'en 1888.

N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée à Trois-Rivières et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine à Montréal.

Designation.	Repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive-Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières.
Niveau minimum observé à Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	3·69	0·00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81 00	35·86	0·00	—3·09
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 8 octobre 1881	96·42	51·28	15 42	+11·73
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal.	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel que précédemment adopté	98·00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été de l'aqueduc de Montréal—T. C. Keefer	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124 75	79 61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer..	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I C	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de $900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On retrouvera dans l'annexe n° 9, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées dans le chenal varie de 350 à 450 pieds. Par l'acte 51 Vic., chap. 5., du 22 mai 1888, le gouvernement fédéral a pris le contrôle des travaux de dragage, dont les frais devront être payés par l'Etat.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers canaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 275 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

A l'ouverture de la navigation, en 1887, on avait complété le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds. Le premier vaisseau, d'un tirant de 14 pieds, traversa le canal, le 26 mai, et l'élargissement fut terminé sur toute la largeur vers décembre 1887.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18·6 pieds, et le minimum de 16·8 pieds.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.—Du lac Supérieur au terme de la marée.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer, à Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	.....	584¾
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	578¾
Green Bay (*Baie Verte*)	100	25	18	.....	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Non ajouté ci-dessous	20	10	200	40	.....	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	578¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	578¾
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112 Y compris les sections du fleuve ...					96,877	.....
do do ...	1,778 A l'exclus. des sections du fleuve.					.....	.....

N.B.—Pour les élévations au-dessus de l'océan, voir le tableau corrigé No. 28.

N° 9.—CANAL DES NAVIRES A TRAVERS LES BATTURES DU LAC SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur, se composant chacune de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal; chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches.

Le projet en question fut modifié en 1874 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Les travaux furent complétés en 1881; le coût de leur construction alors était de $591,544.09.

N° 10.—CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE, E.-U.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, $999,802.46 En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à $2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16¾ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal avaient, chacune, 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils. On est à les démolir afin de faire place à une nouvelle écluse qui aura une profondeur de 21 pieds sur les seuils; la profondeur d'eau dans le canal doit être de 20 pieds.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	$ cts.						
1855	4,374 66	106,296	.....	.....	.....	18 juin	23 nov.
1856	7,575 78	101,458	.....	.....	.....	4 mai	28 do
1857	9,406 74	180,820	.....	.....	.....	9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819	.....	.....	.....	18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642	.....	.....	.....	3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657	.....	.....	.....	11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639	.....	.....	.....	3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612	.....	.....	.....	27 avril	27 do
1863	30,574 44	507,434	.....	.....	.....	28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,015	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,062	602	395	997	1 do	3 do
1866	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	434,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869	31,579 96	524,884	939	399	1,338	4 do	29 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	28 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	16 do
1874	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876	46,867 30	1 541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879	41,385 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881	Perception des péages discontinuée, 9 juin 1881.	2,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882		2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883		2,042,259	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884		2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do
1885	.....	3,035,927	1,689	3,354	5,380	6 mai	3 do
1886	.....	4,219,397	2,534	4,584	7,424	25 avril	4 do
1887	.....	4,897,598	2,562	5,968	9,355	1er mai	3 do

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus, étaient affectés au paiement des frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le "tonnage enregistré." Les tonnages du "fret" diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux, dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre "voiliers" et "bateaux à vapeur," la colonne "nombre de passages" comprend tous les radeaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de		100
1880	do	50
1881	do	181
1882	do	372
1883	do	237
1884	do	371
1885	do	337
1886	do	306
1887	do	825

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l'enregistrement, fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enregistré, une réduction inférieure à celui de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de "fret") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,585 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :—

1882	tonnage enregistré,	2,468,088.	Tonnage de fret,	2,029,520
1883	do	2,042,259.	do	2,267,105
1884	do	2,997,837.	do	2,873,003
1885	do	3,035,937.	do	3,256,628
1886	do	4,219,397.	do	4,527,759
1887	do	4,897,598.	do	5,494,649

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de $250,000 a été accordé pour "a améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 800 pieds entre les poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buscs, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

Voir lettre nos 63,286, 72,698 et 83,150 du brigadier général Poe, de l'armée des Etats-Unis ; la dernière étant en date du 8 décembre 1887.

Le gouvernement fédéral doit construire un autre canal sur la rive canadienne qui est vis-à-vis. L'exploration pour le tracé, est en progrès, 1887.

N° 11.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	14	250	44	†14	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent	131	32½	4½				
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	109	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Ste-Marie (nouv.)	515	80	16	490	58	16	Pour plusieurs navires de 2,000
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	
do (nouv.)	800	100	21	.....	100	19	do

† On a fait le creusement du canal Welland sur toute sa longueur, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, et cet ouvrage a été complété vers la fin de 1887.

(Pour les détails sur les canaux, *voir* les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne ; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110 97 milles statutaires de Tadousac, *viâ* la Petite-Décharge et la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest..... 27¾ mil. sta.

Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien..... 20 "

Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac..... 17½ "

Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la couronne, Québec, en 1880..... 85 "

Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la couronne, Québec..... 365.40 "

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881..... 278 pieds.

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880 ..... 500 "

Elévation de son niveau au dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870 ..... 293 "

On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds, en gagnant le large, sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac..... 3 à 60 pieds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Rosa, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds ; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac. *Voir* son rapport officiel en date du 14 janvier 1885, n° 56,373, contenant une carte indiquant ses sondages pris en juin 1884.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours. En juin, elles s'élèvent de 12 à 18, et quelquefois, à 30 pieds.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666 en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la " Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la " Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises étaient en voie d'exécution, jusqu'à ce que l'ordre de les discontinuer fut donné en 1888.

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac ; elle fut discontinuée avant l'hiver pour ne pas excéder la dépense autorisée. Elle fut reprise en 1885 et 1886, par Thos. Guerin, qui fit un rapport sur le débit du lac, mais il n'y a pas fait de sondages.

Les vents.

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

La glace.

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril.

Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

Le lit du lac.

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. *Voir* les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, *voir* l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Débordement du lac Saint-Jean.

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1886, mais n'a pas encore sondé le lac.

Voir rapport n° 76,431, en date du 12 avril 1887.

N° 13.—ROUTE DE LA RIVIERE SAGUENAY.

Depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1886, par le département des terres de la couronne.

Nom des places.	Distance en milles. Par le routier imprimé. Marins.	Par la charte. Marins.	Statut.	Largeur de la rivière Saguenay en milles. Marins.	Statut.	Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
							En brasses.		
Tadoussac	0·00	0·00	0·00	0·75	0·86	Côté N.-E.	104	Mouillage.	Les côtes en arrière ont 600 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0·50	0·50	0·58	0.80	0·92	do	83		
Anse-à-la-Barque	1·60	1·10	1·27	1·00	1·15	do	100	do	Les côtes en arrière ont 1 080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Sainte-Etienne	10·50	9·00	10·35	1.15	1·32	Côté S.-O	59	do	
Rivière Sainte-Marguerite	.....	13·00	14·95	1·00	1·15	Côté N.	71		
Iles-Saint-Louis (extrém infér.)	17·00	14·90	17·14	1·30	1·50	¼m de la rive S	59	do	
Ile-Saint-Barthélemy	18·00	16·50	18·98	1·20	1·38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière Petit-Saguenay	.....	18·50	21·28	1·30	1·50	Côté S	98		
Rivière et anse-St-Jean	24·00	21·80	25·07	2·50	2·88	do	118	do	
Anse du Cap Eternité	.....	28·00	32·20	2·00	2·30	Côté S.O.			
Cap Eternité	30·00	28·50	32·78	0·90	1·04	Côté S	146	.....	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur.
Pointe-Trinité	.....	32·00	36·80	1·70	1·96	Côté N.	145		
Tableau	.....	35·00	40·25	1·30	1·50	Côté S	143		
Descente-des-Femmes	[illegible]	40·20	46·23	1·90	2·18	Côté N	118	Mouillage.	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Cap-à l'Est	[illegible]	45·00	51·75	1·80	2·07	do	118		
Entre Mi-chemin	47·00	46·00	52·90						
Cap-à-l'Ouest	...	46·60	53·59	1·80	2·07	do	80	do	Vis-à-vis le Cap-à-l'Ouest.
Pied de la Baie-des-Ha! Ha!	.....	.....	.....	1·20	1·38	Dans le chenal	80		
Tête de la Baie-des-Ha! Ha!	55·00	52·40	60·26	2·50	2·88	Côté O	5 près du riv		
Petits-Ilets	52·00	50·00	57·50	1·60	1·84	Côté N.	60	do	
Pointe-aux-Roches	57·00	55·00	63·25	1·50	1·73	do	3½	do	
Chicoutimi	65·00	61·93	71·22	0·45	0·52	Côté S	2	do	Ce Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Rivière Chicoutimi	.....	62·80	72·22	0·40	0·46	do			
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues	.....	67·15	77·22	0·20 à 0·50	0·23 à 0·58	Côté N	2 à 1		
Rivière Shipshaw	.....	68·02	78·22	0·40	.....	do	Pas de sondages	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables	.....	69·76	80·22	.....	.....	Côté S	do		
Grand-Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami	.....	73·02	83·97	0·50	0·58	Côté N	do		
Rivière Ducios	.....	76·50	87·97	.....	.....	Côté N.	Pas de sondages.		
Rivière Gervais	.....	82·58	94·97	.....	.....	do	do		
Jonction de la Grande et de la Petite Décharges	.....	86·28	99·22	.....	.....	Entre N. et S.	do		
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean.	.....	96·50	110·97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac	do	.....	Dans la direct de l'O. à l'E.

Chicoutimi	65·00	61·93	71·22	0·45	0·52	Côté S	2	do	Ce Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 4 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Rivière Chicoutimi		62·80	72·22	0·40	0·46	do			
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues		67·15	77·22	0·20 à 0·50	0·23 à 0·58	Côté N	2 à 1		
Rivière Shipshaw		68·02	78·22	0·40		do	Pas de sondages	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables		69·76	80·22			Côté S	do		
Grand-Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami		73·02	83·97	0·50	0·58	Côté N	do		
Rivière Ducios		76·50	87·97			Côté N	Pas de sondages.		
Rivière Gervais		82·58	94·97			do	do		
Jonction de la Grande et de la Petite Décharges		86·28	99·22			Entre N. et S.	do		
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean		96·50	110·97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac.	do		Dans la direct. de l'O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean		97·58	112·22	1·00	1·15	do	do		Dans la direct. N.-O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Rivière Mistassini, *viâ* Grande-Décharge		119·32	137·22	0·65	0·75	Extrémité N.-O. du lac.	do		Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémité occidentale ou supérieure.
Rivière Mistassini, *viâ* Petite-Décharge		118·02	135·72			do	do		
Rivière Peribonca, *viâ* Petite-Décharge		113·45	130·47	0·87	1·00	Côté le plus au nord du lac	do		
Rivière Chomouchouan, *viâ* Petite-Décharge		118·23	135·97	0·44	0·50	Ext. S.-O. du lac	do		
Rivière Ouiatchouan, *viâ* Petite-Décharge		113·02	129·97			Rive S. do	do		
Rivière Metabetchouan, *viâ* Petite-Décharge		107·80	123·97			do do	do		

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1850, depuis la baie Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Vapeurs.
1840	2	524	40	Unicorn.
1841	1	262	20	do
1842	1	250	20	North America.
1843	5	1,830	120	do et Alliance.
1844	4	1,165	90	Alliance.
1845	5	861	95	Pocahontas.
1846	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847*	.....	.....	.....	
1848	3	1,620	60	Alliance.
1849	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850	9	1,035	135	do
1851	9	1,035	135	do
1852	9	1,035	135	do
1853	15	2,145	225	Saguenay.
1854	15	2,145	225	do
1855	15	2,145	225	do
1856	15	2,145	225	do
1857	15	2,145	225	do
1858	15	2,145	225	do
1859	15	2,145	225	do
1860	15	2,145	225	do
1861	19	5,320	570	Magnet.
1862	19	5,320	570	do
1863	19	5,320	570	do
1864	21	5,880	630	do
1865	21	5,880	630	do
1866	31	8,505	930	do et Champion.
1867	54	27,706	2,085	do et Union.
1868	42	19,880	1,560	do do
1869	77	36,593	2,255	do do
1870	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871	89	41,568	2,585	do do
1872	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873	14 91	6,160 77,208	280 2,730	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
1874	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875	88	76,666	2,640	do do
1876	90	81,115	2,700	do do
1877	96	82,356	2,880	do do
1878	106	92,861	3,180	do do
1879	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880	77	73,985	3,250	do do
1881	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883	78	70,256	3,120	do et Union.
1884	85	70,095	3,400	do do
1885	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1886	106	68,193	4,457	do do Magnet.
1887	72	37,706	3,240	do do do

* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrés de la Grosse Ile à Montréal.

Voir n° 83,068, 5 décembre 1887, de A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à vapeur, du Saint-Laurent, Québec.

N. B.—Entre 1840 et 1860 les vapeurs Admiral, Lord Sydenham, Princess Royal, Dorchester, Lad Elgin et Mayflower ont aussi fait quelques voyages à la Baie des Ha! Ha! avec des passagers et du fret

N° 15.—TABLEAU des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement, donnant le nombre des navires, leur tonnage et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnag. enregistré.	Equipage.	Nomb. de navires.	Tonnag. enregistré.	Equipage.
1840												
1841												
1842												
1843												
1844												
1845												
1846												
1847												
1848												
1849												
1850												
1851												
1852	45	19,908	617									
1853	23	10,478	329									
1854	23	13,738	358									
1855	9	5,771	160									
1856	26	12,235	285									
1857	21	13,480	324									
1858	13	8,749	232									
1859	28	14,534	406									
1860	31	15,853	475									
1861	31	21,999	541									
1862	13	10,758	283									
1863	21	12,244	310									
1864	19	12,395	310									
1865	18	14,767	385									
1866	28	19,812	533									
1867	13	7,892	174									
1868	17	12,301	304									
1869	25	17,215	383	18	11,275	254	9	8,215	246			
1870	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872	34	22,077	494	1	531	12						
1873	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876	28	15,682	379	3	778	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879	34	18,160	420	6	2,583	67	.....	.....	.....	5	3,631	73
1880	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883	36	20,831	452	4	2,308	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884	33	17,054	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885	36	21,946	428	6	2,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886	26	13,576	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94
1887	22	14,424	286	14	7,713	148	2	1,180	24	7	3,678	58

Voir n° 83,059, daté 5 décembre 1887, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails, *voir* l'annexe n° 8, du Rapport Général des Travaux publics, 1867-1882.

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5—Du Detroit de Belle-Ile à Port Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la route.	Milles statutaires.	
			Intermédiaires.	Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Québec	Golfe et fleuve Saint-Laurent.	826	826
Québec	Pied du Saut-Ste-Marie	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie	Tête du Saut-Ste-Marie	Canal du Saut Sainte-Marie.	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	270	2,264
Port-Arthur	Lac Shebandowan	Route Dawson, par terre	45	2,309
Lac Shebandowan	Pied du lac La Pluie	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied du lac La Pluie	Tête de la riv. La Pluie	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances	⅓	2,501⅓
Tête de la riv. La Pluie	Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois.	119⅔	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Fort-Garry, Winnipeg	Route Dawson, par terre	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de ..... 532 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Port-Arthur à Fort Garry, Winnipeg ..... 452 do do
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg..... 430 do do
Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry, (Winnipeg), *voir* les rapports de S. J. Dawson, I. C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis trois puissants vapeurs, bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'*Algoma*, l'*Alberta* et l'*Athabasca*, sur la route entre Owen-Sound, sur le lac Huron, par le canal du Saut-Sainte-Marie, et le Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

Un de ces vapeurs, l'*Algoma*, propulseur de 1,153 tonneaux nets, fut détruit, le 7 novembre 1885, durant une tempête de neige et de vent sur le lac Supérieur, pendant son voyage de Owen-Sound, lac Huron, à Port Arthur, lac Supérieur. Il échoua sur la rive sud de l'Ile-Royale, par suite d'une erreur de jugement, selon toute apparence. Huit passagers et trente hommes de l'équipage périrent; deux passagers et douze hommes de l'équipage furent sauvés. L'assiette du vaisseau au moment de l'accident était de 7 pieds 2 pouces en avant et de 13 pieds 4 pouces en arrière. Le vapeur était évalué à $225,000, outre sa cargaison de $17,000.

N° 17.—TABLEAU des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localitiés.	Distances intermédiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
	Milles.	Milles.
Lac Winnipeg.		
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac	260	260
Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres		
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	20	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	30	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin	115	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne	52	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan-Nord et Sud	92	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au rapide de Cole	14	
9. Du rapide de Cole à Carlton-House	9	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne proj. du ch. de fer C. du Pacific.	71	
11. De Battleford à Fort-Pitt	110	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan	95	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton	185	
	40	
Total de l'embouc. de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du P.		813
		1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un d'eux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les bateaux ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un deuxième vapeur voyage depuis le haut des chutes jusqu'à Carlton-House, 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65, du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre le Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing) et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, *voir* l'annexe n° 30, Parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882; *voir* aussi les tables comparatives des distances de Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les routes océaniques et de chemins de fer, les plus courtes, Partie IV de cette annexe.

N° 19.—Cours et nappes d'eau navigables – Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Largeur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	.....	.....	
Lacs Manitoba et Winnipegoosis	230	.....	.....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	.....	.....	
Rivière Assiniboine	350	150	4	Le bateau à vapeur *Anson Northup* inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.
Rivière Souris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	.....	.....	
Riv. Saskatchewan (tronc princip.)	400	.....	.....	*Voir* nos 18, 21.
do (branche Nord)	800	.....	.....	
do (branche Sud)	1,000	750 à 2,000	5 à 8	Le bateau à vapeur en fer *Lily*, appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis 1877.
Lac et rivière Athabasca	500	800	.....	
Rivière de la Paix	700	.....	.....	
Fleuve Mackenzie et lac des Esclaves (Voir description au n° 19½.)	1,500	1,200 à 3,000	20 à 300	Le bateau à vapeur *Wrighley* appartenant à la même compagnie dessert leurs postes sur le fleuve Mackenzie, les rivières Peel, Liard et le grand lac des Esclaves.
Le Petit Lac des Esclaves	75	.....	.....	

N° 19½.—GRAND BASSIN DU FLEUVE MACKENZIE.

Durant la session de 1888, un comité spécial fut chargé par le Sénat de s'enquérir de la valeur de cette partie du Canada, sise au nord de la Saskatchewan, à l'est des Montagnes Rocheuses et à l'ouest de la Baie d'Hudson, comprenant le Grand Bassin du Mackenzie, l'étendue de ses rivières et lacs navigables, du littoral de l'océan, de ses terrains arables, de ses pâturages, pêcheries, forêts et mines.

Suivant le rapport de ce comité, présenté par son président, l'honorable sénateur John Schultz, M.D., le 2 mai 1888, l'on est arrivé aux conclusions suivantes :—

Navigation.

1. La superficie de la région embrassée par l'enquête est de un million deux cent soixante mille milles statutaires carrés ; dans son enceinte ne se trouve comprise aucune des îles de l'archipel Arctique.

2. Le littoral de l'océan Arctique et de la Baie d'Hudson, mesure environ 5,000 milles, à part des anses et des baies profondes.

3. Plus de la moitié du littoral est facilement accessible à ceux qui font la pêche de la baleine et des phoques.

4. Le littoral navigable des grands lacs de la région en question, a près de 4,000 milles environ de développement, et la superficie totale de ces lacs dépasse probablement celle de la chaîne des grands lacs canadiens-américains de l'est.

5. La navigation fluviale embrasse un parcours d'environ 2,750 milles, dont 1,390 sont praticables pour des propulseurs, qui, avec leurs barges, peuvent porter 300 tonneaux ; les 1,360 milles qui restent ont une profondeur d'eau suffisante pour des vapeurs de mer d'un léger tirant d'eau.

6. Il existe une voie navigable d'environ 6,500 milles par lacs et par rivières avec deux solutions de continuité seulement.

7. Ces deux interruptions se rencontrent sur la rivière du grand lac des Esclaves et sur la rivière Athabasca ; la première est aujourd'hui tournée par une route de charrette, longue de vingt milles, partant du Fort Smith et se dirigeant vers le sud le long de la grande rivière des Esclaves ; la seconde, située sur l'Athabasca, est d'une étendue de 70 milles de navigation douteuse en amont de Fort McMurray, en aval duquel elle est praticable à la descente seulement et pour des bateaux plats ou chalands, et qu'on pourrait racheter au moyen d'une route de charrettes d'environ 50 milles ; au reste il est possible de rendre la rivière navigable dans tout son cours en opérant certaines améliorations des rapides.

8. Toute cette voie fluviale pourrait se relier à Victoria et Vancouver au moyen d'un service de bateaux à vapeur convenables, passant par l'embouchure du Mackenzie, l'océan Arctique et le détroit de Behring ; déjà elle est en communication du côté du sud, avec les eaux navigables de la Saskatchewan par une route de charrettes de 90 milles conduisant du débarcadère d'Athabasca à Edmonton.

Terres arables et paturages.

	Etendue probable en milles carrés.
Convenables à la culture des pommes de terre	656,000
do do de l'orge	407,000
do do du blé	316,000

La surperficie des pâturages est estimée à 860,000, dont 26,000 consistent en prairies découvertes, présentant çà et là des bouquets d'arbres ; le reste est plus ou moins boisé. On peut estimer que les terrains arables y compris les prairies, couvrent une superficie de 270,000 milles carrés.

Les fleurs de printemps et les bourgeons des arbres à feuilles caduques paraissent d'aussi bonne heure au nord du grand lac des Esclaves, qu'à Winnipeg, Saint-Paul, Minneapolis, Kingston et Ottawa, et plus tôt sur la rivière de la Paix, la rivière au Liard et sur quelques autres affluents de l'ouest du grand fleuve Mackenzie, où le climat ressemble à celui de l'Ontario occidental.

Pêcheries, forêts et mines.

Suivant les témoignages reçus par le comité, la quantité de poisson de mer et d'eau douce que le bassin du Mackenzie renferme, est suffisante pour alimenter une grande partie du continent nord-américain.

La superficie boisée est couverte d'arbres propres à la construction des maisons et des navires, des appareils de mines, des chemins de fer et des ponts.

En ce qui concerne les mines de cette vaste région, celles des localités situées à l'est du Mackenzie et au nord du grand lac des Esclaves, sont à peu près inconnues. Sur le côté ouest du Mackenzie, et dans le voisinage des sources de ses affluents, tels que la rivière Peel, la rivière au Liard et la rivière de la Paix, on estime que l'espace aurifère mesure 150,000 à 200,000 milles carrés. On trouve de l'argent sur le haut de la rivière au Liard et sur celle de la Paix, et du cuivre sur la rivière de la Mine-de-cuivre qui pourrait être reliée à un bras oriental du grand lac de l'Ours au moyen d'un chemin à lisses de 40 milles. Il existe notoirement des gisements de fer, de graphite, d'ocre, d'argile à brique et à poterie, de mica, de gypse, de pierre calcaire et de grès, de sable à verre et à moulage, et d'asphalte. La superficie pétrolifère le long de la rivière Athabasca, de la grande rivière des Esclaves, du petit et du grand lac des Esclaves et du Mackenzie, est si étendue qu'il est permis de croire, qu'elle est la plus grande en Amérique, sinon de tout le monde, et qu'elle fournira aux besoins de la plus grande partie du continent nord-américain, et qu'on expédiera du pétrole en Angleterre par le port de Churchill ou quelque autre port plus septentrional de la baie d'Hudson. Le comité recommande que l'on réserve une étendue de 40,000 milles carrés de la superficie pétrolifère entre le lac Athabasca, la rivière de la Paix et le petit lac des Esclaves.

Les dépôts de sel et de soufre sont moins considérables ; mais le sel se trouve soit sous forme de crystaux aussi pures que le meilleur sel gemme, soit dans des sources fortement saturées, tandis que le soufre existe à l'état de pyrites. On trouve aussi de grands dépôts de houille et de lignite dans le bas Mackenzie et ailleurs. On n'a pas encore fait d'explorations scientifiques au nord du grand lac des Esclaves.

Jusqu'à présent les pelleteries ont été le principal produit d'exportation de ce pays, resté la dernière grande réserve de pelleteries du monde.

La population est éparse ; n'ayant jamais vécu en agglomérations nombreuses, elle est paisible.

Suivant les témoignages reçus, les distances qui séparent les eaux navigables du bassin du Mackenzie des côtes est et ouest de la mer, et des rivières navigables et des chemins de fer du sud et sud-est, sont les suivantes :—

De la tête du grand lac des Esclaves à la tête de l'Anse de Chesterfield, 320 milles ; de la tête du lac Athabasca au port de Churchill, 440 milles ; du Fort-McMurray, au confluent des rivières à l'Eau Claire et Athabasca, en aval des 70 milles de mauvaise navigation, aux points suivants, sur la Saskatchewan, savoir : Prince-Albert, 500 milles ; Fort-Pitt, 220 milles ; Victoria, 179 milles ; Edmonton, 225 milles ; de Calgary sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au débarcadère d'Athabasca, sur la rivière Athabasca, 250 milles ; de la tête du petit lac des Esclaves à Peace River Landing sur la rivière de la Paix, 65 milles ; de Hazleton, sur la rivière Skeena, à la rivière de la Paix, par la Passe, 150 milles ; du Fort-Mumford, sur la rivière Stikeen, au Fort du Liard, sur la rivière de Liard, 370 milles.

Le comité remarque que la région qu'embrasse son enquête occupe une étendue plus grande que l'Australie, ou que les deux tiers de l'Europe, en y comprenant une partie des îles Britanniques, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche, et une partie de la France et de la Russie.

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, donne les résultats suivants :

	Pds cubes. par seconde.		Pds cubes. par minute.		Pds cubes. par heure.
Branche Sud	34,285	=	2,057,094	=	123,425,616
Branche Nord	25,281	=	1,516,856	=	91,011,360
Rivière Saskatchewan, à Fort-à-la-Corne	59,567	=	3,574,021	=	214,441,290
do près de la rivière aux Cerfs	57,493	=	3,449,583	=	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, *voir* pages 392 à 395, 828, 829, du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, *voir* le rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859.

N° 21.—NOMS des bateaux qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882, et depuis cette date jusqu'à 1888.

Nom du bateau.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Bateau canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér.	Canadien	Appartient à la compagnie dite : "Winnipeg and Transportation Company.
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge inf.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	
Northcote	Saskatchewan	do	Appartient à la Cie du transport du Nord-Ouest.
Lilly	do	do	do do
Marquis	do	do	do do
North-West	do	do	do do
Marquette	Assiniboine.	do	do do
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	Appartient à la Cie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge ; cette Cie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.
Wrighley	Fleuv. Mackenzie	Canadien	Appartient à la Cie de la Baie-d'Hudson pour approvisionner leurs forts et exporter leurs pelleteries.
do	Rivière Peel	do	
do	Rivière Liard	do	
do	Grand lac des Esclaves et R.	do	

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 22.—RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC., SUIVANT LES RENSEIGNEMENTS LES PLUS AUTHENTIQUES OBTENUS JUSQU'À 1888.

La baie d'Hudson fut découverte en 1610 par Henry Hudson. Elle s'étend du 51° au 63° latitude nord, mesurant environ 825 milles statutaires, en longueur, et du 78° au 96° de longitude ouest, ce qui lui donne une largeur d'environ 630 milles statutaires.

Le détroit d'Hudson est à peu près long de 500 milles statutaires et large d'environ 100 milles.

	Milles géographiques.
Factorerie de York à Liverpool *viâ* le détroit d'Hudson, environ.	2,966
Havre de Churchill à do do do ...	2,900
Québec à Liverpool *viâ* le détroit de Belle-Ile, environ.....	2,661
New-York à Liverpool, environ.....	3,094

RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC.

En 1884, 1885, 1886, un corps expéditionnaire sous la direction du lieut. A. R. Gordon, fut envoyé à bord d'un navire à vapeur, chaque année, par le gouvernement Fédéral, au détroit et à la baie d'Hudson, pour constater leur navigabilité pour les fins du commerce, pour y prendre des observations exactes et les renseignements nécessaires au sujet de la nature et de l'étendue des glaces, des vents et des courants prédominants, de la date où il serait possible d'y pénétrer dans le printemps ou d'en sortir en automne, et aussi relativement au climat, à la géologie, aux pêcheries et autres ressources des parages avoisinants.

Durant la première année, le lieut. Gordon choisit les postes d'observation le long du détroit et de la baie d'Hudson, y érigea les bâtiments nécessaires et y installa des observateurs qui prirent et enregistrèrent, chaque année, les observations prescrites, suivant le mode qui leur fut désigné.

Du 29 juillet au 14 août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, puis comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 septembre, au démontage des observatoires temporaires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 octobre suivant.

La dépense faite par l'Etat, pour ces trois expéditions, sous la direction du ministère de la Marine fût, comme suit :—

1884	$37,287 57
1885	53,938 40
1886	29,710 05
1887	1,084 07
Total	$122,020 09

Un rapport de chaque expédition fut transmis, chaque année, par le lieut. Gordon, au ministère de la Marine par qui la publication en a été faite, ainsi que des cartes annexées à ces rapports.

Ce qui suit, contient une courte analyse et quelques extraits de ces rapports aussi importants et utiles qu'ils sont intéressants.

1884.

PREMIÈRE EXPÉDITION.

LE VAPEUR " NEPTUNE."

Le " Neptune ", un navire en bois, appartenant à MM. Job Frères, de Saint-Jean de Terre-Neuve, fut affrété pour la première expédition, et fut manœuvré, sous la direction du capitaine W. Sopp, par un équipage de marins expérimentés.

Ce vaisseau avait été construit pour la pêche des phoques.

Officiers de l'Expédition.

Géologue et médecin	1
Observateurs	8
Photographe	1
Charpentiers	2
Manœuvres des postes d'observation	12
Total	24

1885-1886.

DEUXIÈME ET TROISIÈME EXPÉDITIONS.

LE VAPEUR "ALERT."

Pour les expéditions de 1885, 1886, on se servit du navire à vapeur et à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux, et d'une vitesse d'environ 8½ nœuds à l'heure, par un temps calme, ou d'une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des bancs de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds, en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Ce navire avait été construit pour l'expédition arctique de 1876, sous le commandement de Sir Georges Nares.

1885.

DEUXIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE SA MAJESTÉ.

Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.

Officiers du navire :—	
1 commandant; 1 officier supérieur; 1 officier subalterne; 1 mécanicien en chef; 1 mécanicien subalterne; 1 charpentier	6
Equipage :—	
2 maîtres d'équipage; 12 marins; 1 lampiste; 6 aide-mécaniciens; 1 maître d'hôtel; 1 maître-cuisinier; 2 sous-maîtres d'hôtel; 1 aide-cuisinier	26
Membres de l'expédition :—	
1 géologue et médecin; 1 assistant; 5 observateurs	7
Manœuvres des postes d'observation	12
L'éditeur du *Times* de Winnipeg, délégué de la compagnie du chemin de fer projeté entre Winnipeg et la baie d'Hudson	1
Total	52

1886.

TROISIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE L'ÉTAT.

Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.

Officiers du navire :—	
1 commandant; 1 capitaine; 3 seconds	5
Equipage :—	
1 Maître d'équipage; 20 marins; 1 lampiste; 2 mécaniciens; 6 chauffeurs; 2 graisseurs; 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers	37
Membres de l'expédition :—	
1 météorologue assistant	1
Total	43

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES, 1884.

Des observations complètes furent prises à bord du navire pendant le voyage.

La comparaison qui suit, indique la différence qui existe entre le climat du détroit d'Hudson et de celui de Belle-Ile, l'une des stations météorologiques de l'Etat sur la route des navires marchands entre Québec et l'Europe.

Pendant la première période, du 1er au 31 août :—le " Nepture " se trouvait à la baie Nachvak, à 100 milles en bas de l'embouchure du détroit d'Hudson le 1er août, et le 30 du même mois il partait de l'île Nottingham, en sorte qu'il a passé le mois d'août dans la région du détroit.

La table suivante est basée sur les registres météorologiques :—

Août.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume	13	6
Nombre approximatif d'heures de brume	220	102
Jours où il a neigé	0	4
Jours où il a plu	10	8
Jours où le vent excédait 25 milles, mais n'atteignait pas 40 milles à l'heure	6	5
Jour où le vent excédait 40 milles à l'heure	2	1

La comparaison suivante, pour septembre, est entre la station de n° 1, au cap Chudleigh et Belle-Ile :—

Septembre.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume	7	4
Nombre approximatif d'heures de brume	82	84
Jours où il a neigé	3	8
Jours où il a plu	15	6
Jours où la vélocité du vent était entre 25 et 40 milles par heure	4	5
Jours où la vélocité du vent était de 40 milles ou plus par heure	11	3

Les jours où il a neigé, comprennent aussi les jours où il a plu.

La température moyenne du mois, au cap Chudleigh, était de 39° pour août ; à Belle-Ile, de 49°-67' ; et celle du mois de septembre, était de 32°-76' au cap Chudleigh, et de 43°-1' à Belle-Ile.

Voir annexe 30, rapport Marine et Pêcheries 1884, pp. 199, 200.

TEMPERATURE MINIMUM MOYENNE—DETROIT D'HUDSON.

La température moyenne qui a été constatée, chaque mois, ne laisse plus de doute sur l'impossibilité de naviguer le détroit, de novembre à avril inclusivement.

En mai, juin et juillet, le détroit contient une grande quantité de glace, et comme la température moyenne à l'extrémité est du détroit est de 23° Far. en mai, ou de 5½° au-dessous du point de congélation de l'eau salée, la débâcle ne commence pas durant ce mois.

En juin et juillet, lorsque la température s'est élevée à 35° et à 40° respectivement, la glace devient cellulaire et fond rapidement.

Suivant les rapports des observateurs et l'expérience acquise, ce n'est qu'après le mois de juin et partie de juillet, que la fonte et la débâcle de la glace sont suffisamment avancées, pour que l'on puisse naviguer le détroit pour les fins du commerce.

Température minimum moyenne, durant une année.

Durant les premiers 6 mois de 1885 :
32·14° à—18·14°, Port Burwell, à l'extrémité est du détroit.
43·07° à—33·08°, Port DeBoucherville, à l'extrémité ouest.
Durant les 4 mois subséquents, octobre compris, 1885 :
28·00° à 36·82°, à l'extrémité est.
17·59° à 45·23°, à l'extrémité ouest.
Durant les 2 derniers mois de 1885 :
18·91° à-- 1·96°, à l'extrémité est.
8·06° à—14·73°, à l'extrémité ouest.

NOTE.--*Voir* tableaux A, B, C, D, E, F, pour les observations météorologiques et de la marée.

GLACE.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

Il y a des banquises de glace en toutes saisons de l'année dans le détroit d'Hudson, surtout près de la côte nord où l'on en a vues qui étaient échouées dans 80 à 100 brasses d'eau; mais en août et septembre, il y a moins de glace dans le détroit qu'en tout autre temps de l'année.

Dans la baie et le détroit il y a une grande quantité de jeune glace vive, azurée, jusqu'au commencement d'août; son épaisseur varie de 3¾ pieds au port Burwell près de l'embouchure du détroit, à 7½ pieds près de l'île de Marbre, vers la côte ouest, au nord de la baie; en juillet cette glace est ordinairement couverte par une croûte de neige aussi dure que la glace, d'une épaisseur de 18 à 24 pouces, mais elle devient cellulaire en peu de temps et sa surface est parsemée de mares d'eau.

Vers le commencement de juillet on rencontre de grands amas de vieille glace "Arctique" très épaisse; celle-ci est le produit de plusieurs hivers et mesure de 10 à 40 pieds d'épaisseur.

La quantité de glace qui traverse l'embouchure du détroit, est énorme; dans le printemps, elle forme quelquefois une barrière impénétrable, qui couvre une étendue de 50 à 100 milles, plus ou moins, entre l'embouchure du détroit et les eaux libres de l'océan.

PÉRIODE DE LA NAVIGATION.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

On estime que la période de la navigation, pendant les années ordinaires, est limitée entre le 15 juillet et le 15 octobre, mais que des navires solidement construits, avec propulseurs de petites dimensions et tirant peu d'eau, pourraient naviguer deux semaines plus tôt et autant plus tard.

La date moyenne de 116 arrivages consécutifs des navires de la compagnie de la baie d'Hudson à la Factorerie de York, a été le 4 de septembre. Parmi ces 116 arrivages, 48 étaient en août, le 6 août étant la date la moins avancée, et le 7 octobre étant la date la plus reculée; dans ce dernier cas le navire hiverna dans la baie.

Le facteur du poste de Churchill affirme que la glace dans la baie d'Hudson ne s'étend jamais assez loin du rivage pour que l'on ne puisse voir l'eau libre. Il est reconnu maintenant que la baie est navigable de bonne heure en juin,—ses eaux étant plus chaudes que celles du détroit.

Dans le détroit, la température de l'eau, à sa surface a varié de 32·6° à 33·3° pendant le voyage en août et septembre 1884, tandis que dans la baie elle était de 41° à Churchill, 39·7° à 100 milles au nord-est de York, 39·4° à l'île de Marbre, et de 36° à l'extrémité sud de l'île Mansfield, vers l'entrée nord-est de la baie d'Hudson.

A Belle-Ile la température de l'eau était de 41·6° le 25 juillet, et à l'entrée du détroit d'Hudson de 34·7° le 4 août, la même année.

Août et septembre sont les deux mois pendant lesquels on peut naviguer le détroit d'Hudson avec le plus de sûreté, et où l'on rencontre le moins de glaces.

COURANTS DES MARÉES.

Les courants des marées, dans le détroit d'Hudson, augmentent grandement les risques de la navigation. Ces courants ont une vitesse de trois à six nœuds à l'heure ; ils sont très rapides surtout à l'extrémité est du détroit, autour des îles Button, et à l'extrémité ouest près des îles Digges qui sont situées dans l'entrée de la baie d'Hudson; un vaisseau luttant contre ces courants, au milieu des glaces flottante, subirait de grandes avaries, ou courrait risque de sombrer.

C'est à cause de ces courants que le capitaine Coates, conseille aux navigateurs de ne pas tenter le passage du détroit d'Hudson avant la première semaine de juillet, temps où la débâcle est suffisamment avancée pour qu'un navire puisse se frayer une route à travers les glaces sans danger.

BOUSSOLES.

Une autre difficulté et celle-ci, dit le lieut. Gordon, est la plus sérieuse que je puisse prévoir, c'est la perturbation de l'aiguille aimantée, surtout dans les parages dangereux avoisinant l'île Digges.

On réussit ordinairement à doubler l'île Mansfield, au moyen de la sonde, mais il n'en est pas de même de l'île Digges où les navires sont exposés au danger de faire naufrage, à moins d'une vigilance continuelle jour et nuit et en prenant toutes les précautions possibles.

L'inclinaison de l'aiguille est de 86° à l'île Digges, à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson, où l'on approche du Pôle Magnétique. Cela indique une grande force verticale pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée entre le Royaume-Uni et la baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de 67° à 87° environ.

Le seul moyen de naviguer avec sûreté pendant le mauvais temps, est d'avoir recours constamment à la sonde, et d'être continuellement en vigie, parce que l'estimation de la route est très souvent loin d'être exacte.

RESSOURCES DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

PÊCHERIES.

Les poissons et mammifères que le commerce peut exploiter, sont :—

1o. La baleine franche—" *balæna mysticetus* "—qui est la plus recherchée par les baleiniers à cause du haut prix de ses fanons; les baleines de cette espèce diminuent rapidement en nombre. Elles désertent les eaux de la baie, comme elles ont déserté celles des régions plus au sud, parce qu'elles en sont chassées, non pas par nos compatriotes, mais par les habitants d'un Etat voisin.

On obtient une tonne de fanons et de 20 à 40 tonnes d'huile d'une baleine de 50 à 60 pieds de longueur, suivant l'épaisseur du lard qui varie de 6 à 18 pouces. Au prix que se vendent l'huile et les fanons, un seul de ces cétacés rapporterait $18,000.

2o. La baleine blanche—" *begula catodon* "—la baleine, par excellence, de la baie d'Hudson. On en voit de grands troupeaux monter avec la marée, chaque jour, dans les rivières Churchill, York et Nelson ; on les rencontre aussi dans le détroit.

"De toutes les pêches qu'exploite la Compagnie de la Baie-d'Hudson, celle-ci est la plus considérable. Le lard de ces mammifères pèse de 200 à 400 livres et produit une très belle huile. Chaque marsouin vaut à peu près $100. En 1883 la compagnie en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, et un nombre beaucoup plus considérable dans la baie d'Ungava. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 25 pieds, ou plus, et où on les retient au moyen de rets à trappes, jusqu'à ce que l'eau disparaisse; le marsouin reste alors à sec sur les rochers et le sable.

3o. Le narval—"*monodon monoceros*"—ou "l'unicorne," un cétacé qui a beaucoup de lard pour sa grosseur; la corne du mâle mesure souvent jusqu'à cinq pieds de longueur et, comme elle est d'ivoire, se vend à un prix assez élevé. On voit ces cétacés assez fréquemment dans le détroit.

4o. Le morse ou cheval marin—"*trichechus rosmarinus*"—que l'on trouve en troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, dans le détroit et surtout dans la baie d'Hudson, au nord de l'île de Marbre où la Compagnie de la Baie-d'Hudson envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n'ont jamais manqué de se procurer, dans l'espace de quelques semaines, autant de lard, d'ivoire et de peaux qu'ils pouvaient en porter. En 1884, on a pris de vingt à trente de ces pinnipèdes dont la valeur s'élevait à $7,000, ou plus.

5o. Les phocides—"*phocæ*"—de diverses espèces. Dans le détroit et la baie d'Hudson on rencontre des phoques de presque toutes les familles, mais rarement en aussi grand nombre, au printemps, que sur les côtes de Terreneuve; les Esquimaux néanmoins, en tuent beaucoup et en utilisent la chair pour leur nourriture et la peau pour leur vêtements, leurs canots—"kayaks"—et leurs huttes.

6o. L'ours polaire—"*ursus maritimus*." Quoique ces animaux soient nombreux dans la région 200 milles à l'ouest de la baie de Stupart, il est assez rare que l'on en voie avant le mois de juin, lorsqu'ils s'aventurent, sur les glaces flottantes, en recherche des phoques qu'ils capturent pendant qu'ils sont endormis. On ne connaît pas de cas où ils aient attaqué l'homme, malgré leur férocité réputée.

7o. Parmi les poissons, c'est le saumon et la truite seulement que l'on exporte, quoique l'on pêche des poissons blancs d'une excellente qualité dans la rivière Nelson. La compagnie exploite à différents endroits, surtout à Ungava, les pêches au saumon et à la truite qui abondent dans presque tous les cours d'eau, où ils choisissent de préférence l'endroit où l'eau salée se mêle à l'eau douce.

8o. La morue est très abondante dans toutes les anses sur la côte à l'est de la baie d'Ungawa; ailleurs, plus à l'ouest, dans le détroit et la baie d'Hudson on n'en a pas trouvé jusqu'à présent.

PÊCHE DE LA BALEINE, BAIE D'HUDSON.

Cette pêche est exploitée par les habitants des Etats-Unis, depuis plus de 40 ans, principalement dans le bassin de "Rowe's Welcome" au nord de la baie d'Hudson. Les baleiniers particulièrement du Massachusetts et du Connecticut, partent ordinairement des ports de New-Bedford, Massachusetts et de New London, Connecticut, en juillet, et se rendent à l'île de Marbre près de la côte nord-ouest de la baie d'Hudson où ils arrivent en septembre et passent l'hiver dans un port jusqu'au mois de juin suivant; ils dégagent leurs vaisseaux, alors, de la glace en la sciant, croisent ensuite dans la baie pendant le mois de juillet, puis enfin, ils se dirigent au nord vers les emplacements de pêche, d'où ils reviennent vers le 1er septembre avec leurs cargaisons de lard et de fanons, dont l'on estime la valeur à plus d'un million de piastres, pendant une période de 25 ans et en prenant une moyenne de 10 baleines par année, et de $4,000 par baleine.

Suivant le rapport des commissaires nos pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-6, leurs baleiniers ont fait pas moins de cinquante voyages à la baie d'Hudson et en ont rapporté des cargaisons d'une valeur d'au moins $1,371,000, ou en moyenne de $27,240, par voyage, pendant les onze années antérieures à 1874.

La valeur totale seulement de l'huile obtenue et exportée de la région de la baie d'Hudson par la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les pêcheurs des Etats-Unis, en 1883, est estimée à $150,000 ou à $1,500,000 durant le cours des dix dernières années.

D'après le rapport de 1886, par le lieut. Gordon, le nombre de baleiniers expédiés de la Nouvelle-Angleterre à la baie d'Hudson et au golfe de Cumberland, et leur cargaison moyenne, de 1846 à 1876, ont été comme suit:—

113 vaisseaux, ou de 4 à 5 par année, pendant 25 ans.
14·3 barils de spermacéti—Moyenne par année, chaque navire.
496·0 barils d'huile de baleine. do do
7,965·0 livres de fanons de baleine. do do

La cargaison moyenne évaluée aux prix actuels serait d'environ :—

2	tonnes	de spermacéti	$ 400
62	do	d'huile de baleine	6,800
3¾	do	de fanons de baleine	40,000
			$47,200

De 1846 à 1876, seize de ces baleiniers ont péri, mais si l'on considère que leur grandeur moyenne n'était que de 240 tonneaux, l'on verra que les profits réalisés ont été très grands.

A part la pêche de la baleine, ces baleiniers traitent, sans permis, avec les Esquimaux, pour les peaux de bœufs-musqués et autres fourrures, en concurrence avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui paie les droits imposés par le tarif protecteur du Canada, sur tous les articles qu'elle importe pour le commerce de cette région. En 1885, les droits qu'elle a payés, aux postes de York et de Moose, s'élevaient à $22,000.

Un autre fait qui mérite l'attention du gouvernement du Canada, c'est que la colonie de Terreneuve perçoit des droits sur les articles consommés au Fort-Chimo dans la baie d'Ungava, ou vendus aux indigènes de l'intérieur du Labrador, quoique cette région se trouve sur le territoire canadien, celui de Terreneuve étant borné comme suit:—

" En partie, à l'ouest par la ligne de 57° 9' de longitude ouest, courant vrai nord, à partir de Blanc-Sablon, sur le parallèle de 51° 25' de latitude nord, sur le détroit de Belle-Ile (comprenant Blanc-Sablon et les Iles-à-Bois—"Woody-Islands"), jusqu'au parallèle de 52° de latitude nord ~~qui limite le territoire de Terreneuve au sud, jusqu'à la ligne de 65° de longitude ouest qui limite le reste du territoire à l'ouest, à partir du dit parallèle de 52° de latitude~~ jusqu'au Cap Chudleigh, qui est situé sur le parallèle de 60° 37' de latitude nord, à l'embouchure du détroit d'Hudson." N.B.—Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du gouvernement de Terreneuve, *voir* l'annexe du " Journal de l'Assemblée Législative de Terreneuve," 186[illegible], page 613. * Voir au bas de la page.

et de là la côte Est du Labrador, et sur la ligne de 65° de longitude Ouest.

Ceux qui désirent avoir une idée générale et exacte des autres pêcheries du Canada, pourront consulter la brochure très intéressante écrite par L. Z. Joncas, M.P., pour le comté de Gaspé, et publié par le Ministère de l'Agriculture, en 1886, dans laquelle il démontre que le Canada possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches de l'univers.

GÉOLOGIE DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

Les ressources minérales, ainsi que l'histoire naturelle de la baie et du détroit d'Hudson, sont traitées par le Dr Bell, sous-directeur de l'explortation géologique du Canada, qui remplit les fonctions de médecin et de géologue pendant chaque expédition. Ses rapports sont annexés à ceux du lieut. Gordon.

Suivant ces rapports, le " gneiss " prédomine sur les côtes du détroit, et les échantillons de roches obtenues sur la côte ouest de la baie indiquent que la formation " Huronnienne " couvre une grande étendue de la région de la baie d'Hudson, c'est dans cette formation surtout que l'on trouve les matériaux économiques.

* Les limites exactes entre le territoire sous le contrôle de Terreneuve, et le territoire du Canada, n'ont pas été définies d'une manière précise jusqu'à présent.
G. R. B.

MINÉRAUX ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES DE LA BAIE D'HUDSON.

Dans son rapport de 1885, le Dr Bell donne l'énumération de ces minéraux, qu'il décrit ainsi que les localités où ils se trouvent :—

Fer, argile ferrugineuse, cuivre, plomb, zinc, molybdène, argent, or, gypse, sel, hématite ou pierre de savon, lignite, anthracite, pétrole et asphalte, mica, graphite, asbeste, fer chromaté, apatite, pyrites de fer, chaux servant au ciment hydraulique, pierres de construction, sable de verrier, argiles réfractaires, argiles à brique, sable à mouler, marne coquillière pour les engrais, ochre, tourbe, dalles, ardoises à toiture, et autres substances, ainsi que des pierres ornementaires, et des minéraux d'un intérêt scientifique.

Jugeant d'après les recherches faites et les renseignements procurés jusqu'à 1887, il regarde la région au nord-ouest de la baie d'Hudson comme étant celle qui promet le plus de richesse en matériaux économiques que l'on puisse exploiter, parmi les territoires inexplorés.

FAUNE.

Détroit et Baie d'Hudson.

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont :—

L'ours polaire, les renards blancs, gris, rouges et noirs, le renne, le loup et le lièvre, le long du détroit et au nord de la baie.

Parmi les oiseaux, les espèces les plus abondantes, sont les outardes, les cygnes, les canards et le ptarmigan ou perdrix blanche, dans la même région.

FAUNE ET FLORE.

Sonde du Prince de Galles.

La "faune" et la "flore" observées par F. F. Payne, assistant dans le corps météorologique du Canada et alors en charge du poste d'observation à la baie de Stupart, sur la côte nord-ouest de la Sonde, sont décrites dans le rapport de 1886.

Dans la partie qui regarde la "flore", il y a un tableau qui indique que les boutons des plantes se forment entre le 20 de mai et le 27 de juin, et les feuilles dans le cours de juin ; les fleurs s'épanouissent en juillet, les graines mûrissent en août et les plantes dépérissent à partir du 20 août jusqu'au 15 de septembre.

RÉGION DU LABRADOR, DU DÉTROIT ET DE LA BAIE.

ARBRES FORESTIERS.

D'après les renseignements obtenus on trouve l'épinette blanche et rouge, le sapin, le bouleau, le tremble et le peuplier dans l'intérieur de la région du Labrador, vers le nord, mais à quelque distance de la côte de l'Atlantique et du détroit d'Hudson, excepté le long des rivières et des ruisseaux où croissent ordinairement l'épinette rouge et blanche.

Sur le côté ouest de la baie d'Hudson, on voit de l'épinette tout le long de la côte, en grandes quantités.

ESQUIMAUX.

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent ordinairement autour des Missions-Moraves dont la principale est à Nain où ils sont au nombre d'environ 200 ; cette mission est située à 410 milles au nord de Belle-Ile et à 50 au sud du cap Chudleigh à l'embouchure est du détroit d'Hudson. Dans le reste du Labrador sous la juridiction de Terreneuve, il y en a 400, ou un peu plus, suivant le recensement de 1884. Le nombre total des habitants alors était de 4,212, dont 607 étaient des Esquimaux.

Le long du détroit, ou entre le cap Chudleigh et l'île Nottingham à l'entrée de la baie d'Hudson, on estime que le nombre des Esquimaux n'excède pas 1,500.

Les hommes ont ordinairement une hauteur de 5 pieds et 2 pouces à 5 pieds 8 pouces, et les femmes de 4 pieds et 10 pouces à 5 pieds et 1½ pouce. Leurs familles comptent ordinairement deux enfants. Leurs principales maladies sont celles des poumons.

N.B.—Suivant le recensement ecclésiastique de 1881, la population des divers postes de traite et de pêche le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent, de Tadoussac à Blanc-Sablon, distance d'environ 636 milles, était de 8,457 personnes, dont 3,5[illegible] entre Tadoussac et Betshiamitz, sur les premiers 77 milles.

La population sur le reste du parcours, en y comprenant celle de Betshiamitz, était de 4,951, dont 1,228 se composait de Sauvages.

HAVRE DE CHURCHILL.

SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

Suivant le relèvement du lieut. Gordon, 29 juillet au 5 août 1886.

Ce havre est formé par l'embouchure de la rivière Churchill qui coule du sud au nord. Le bassin, pour le mouillage, a une profondeur de plus de 4 brasses, à marée basse, et mesure 1,500 verges du nord au sud sur 1,000 de l'est à l'ouest.

Le fond est excellent, et quoique le courant de la marée soit rapide, étant d'environ 6 nœuds à mi-marée, ce havre est éminemment sûr. Sa situation pour un terminus de chemin de fer est admirable.

Les quais pourraient être construits, et le bassin d'eau profonde agrandi, à peu de frais. On pourra se procurer toute la pierre requise pour le lestage des quais et des jetées, sur la grève; la nature semble avoir déjà fourni ce qui est le plus essentiel pour établir, en cet endroit, un port de commerce sur une vaste échelle.

La glace se forme dans le havre vers le milieu de novembre, et se débâcle vers le milieu de juin.

C'est le seul havre qui soit connu sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Les grandes mers s'élèvent de 15½ pieds.

Les petites mers s'élèvent de 8 pieds.

Pour autres détails, *voir* pp. 8, 9 et carte du rapport de 1886, par le lieut. Gordon.

PORT-NELSON.

AU SUD DE CHURCHILL, SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

" *Examiné par le lieut. Gordon, 6 au 13 août 1886.*"

Port-Nelson, suivant le professeur Macoun, est 80 milles plus proche de Liverpool que New-York, par la route du détroit d'Hudson.

On pourra se former une idée des difficultés contre lesquelles le lieut. Gordon eut à lutter, en prenant les sondages dans l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, d'après ce qui suit:—Le mouillage du navire était à 9 milles de la terre ferme, à [illegible] de son campement, et à 28 du terminus du chemin de fer projeté de Winnipeg; il se trouvait néanmoins à guère plus d'un mille au large de la pointe d'une batture où n'y avait qu'une profondeur de 6 pieds d'eau et un courant de près de 3 nœuds.

Le "Alert" était à l'ancre dans cinq brasses d'eau, avec 35 brasses de chaîne, mais la vapeur était disponible et le câble était soutenu sur l'eau par des bouées, pendant tout le temps des opérations. Une nuit, pendant une bourrasque de vent d'est, contre laquelle le navire luttait au bout de ses ancres, le capitaine Barrie, qui commandait en sa qualité de premier officier de bord, rapporte qu'il aurait été forcé de mettre à la mer si le navire n'avait pas été pourvu de réservoirs d'huile et de tubes pour son écoulement. La marée transporta l'huile du côté du vent, et les vagues de la mer cessèrent de balayer le pont du navire malgré le tangage et le roulis pendant toute la nuit.

La baie est enveloppée dans la brume en juillet et août, en sorte qu'un vaisseau s'exposerait à beaucoup de retard et peut-être au danger de sombrer, s'il tentait de pénétrer dans le port avant que la brume disparaisse; on y rencontre aussi beaucoup de glaces épaisses, à tel point que même au 5 d'août en 1886, il fut impossible d'y ancrer le phare flottant. Le haussement et le baissement des marées sont en moyenne de 12 pieds.

Le lieut. Gordon affirme que l'estuaire de la rivière Nelson est un des endroits les plus dangereux du monde que l'on puisse fréquenter. * * * Ce n'est pas un port, et quelque somme d'argent que l'on y dépense, on ne réussira pas à y mettre les vaisseaux en sûreté.

Voir pp. 9, 10, 11, rapport de 1886.

Voir Addendum relativement aux chemins de fer proposés à la Baie d'Hudson, page 186.

FACTORERIE DE YORK.

SUR LE CÔTÉ NORD-OUEST DE LA RIVIÈRE HAYES, PRÈS DU CONFLUENT DE LA RIVIÈRE NELSON.

La factorerie de York est située sur la langue de terre entre les embouchures des deux rivières Nelson et Hayes.

Depuis plus de deux siècles, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de port Nelson ou autres ports de la Baie-d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Ce port se trouve à l'embouchure d'un fleuve qui décharge un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer, par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de 400 milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

Il est presque à la même distance que Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

PÉNÉTRATION DE LA GELÉE ET DU DÉGEL.

A la factorerie de York la glace dans les rivières Nelson et Hayes, a une épaisseurs de $5\frac{3}{4}$ à $6\frac{1}{2}$ pieds, en décembre, janvier, février et mars.

En avril et mai le sol est gelé de 30 à 48 pouces ; en juin, juillet et août le dégel pénètre de 10 à 40 pouces—et quelquefois plus, suivant la situation et la qualité du terrain ; il ne tombe pas de neige pendant ces trois derniers mois.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

Le rapport des travaux publics de 1867 à 1882, contient un tableau indiquant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation sur la rivière Hayes de 1828 à 1880, suivant un registre dont copie a été obtenue de M. Woods, le chef du poste.

Les dates de l'ouverture varient du 9 mai au 1er juin, et celles de la clôture du 1 novembre au 9 décembre. (*Voir* page 397 du rapport.)

Dans le même rapport on trouvera une description des régions du lac Saint-Jean, du Saguenay, de la Baie-d'Hudson, et des régions Arctiques.

"A."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

TEMPERATURE.

Année et mois.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.				Baie d'Hudson, Entrée N.E.		Baie d'Hudson, Côte Ouest.	
	Phare.	Port Burwell, Cap Chudleigh.	Fort Chimo, Baie Ungava.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville, Ile Nottingham.	Port Laperrière, Ile de Digges.	Port Churchill.	Factorerie de York.
	Lat. 51° 53' N. Long. 55° 22' O.	Lat. 60° 21½' N. Long 64° 46' O.	Lat. 58° 8' N. Long. 68° 16' O.	Lat. 61° 35' N. Long. 71° 32' O.	Lat. 61° 33' N. Long. 70° 35' O.	Lat. 63° 12' N. Long 77° 28' O.	Lat 62° 34½' N. Long. 78° 1' O.	Lat. 55° 43' N. Long 94° 10' O.	Lat 57° 0' N. Long. 92° 28' O.
1885.	Minimum.	Minimum moy.	Minimum.	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Moy. de la plus froide journée.	Moy., 1882. 7 A.M. 2 P.M. 9 P.M.
Septembre	.....	.....	7 A.M. 2 P.M. 8 P.M.	36·04	30·19	26 93	30·14	30·50	.....
Octobre	25·0	28 00	8·0	29·46	20·70	17·59	21·86	— 2·67	37·70
Novembre	— 3·0	18 91	—16·0	19·94	7·47	8·06	11·37	—10·67	12·89
Décembre	—12·6	— 1·96	—28·0	4 54	— 5·29	—14·73	—11·18	—32·00	—11·13
1886.									
Janvier	—15 0	—18·14	—39·0	—15·12	—25·29	—30·90	—31·08	—41·67	—27·26
Février	—11·0	—15·97	—43·0	—14·91	—25·44	—33·08	—31 09	—55·00	—13·20
Mars	—14·0	— 5·53	—37·0	0 28	—16·37	—18·76	—17·46	—32·67	— 9·47
Avril	2·0	9·79	.....	16 77	1·71	— 2·21	0·62	—12 00	18 85
Mai	19·0	23·63	.....	30·07	19·17	16 91	17·62	3·00	35·09
Juin	33 0	32·14	.....	43 84	31·58	32·14	31·15	33·33	51·78
Juillet	34 0	36·82	.....	48 55	35·72	34·39	34·14	43·33	68·24
Août	39·0	26·69	.....	49·16	34·61	34·54	34·82	43·33	54·51
Année	.....	.....	.....	20·72	9 06	.....	.....	.....	.....
Septembre	30·0	33·41	.....	½ M. 41 00	31·75	.....	.....	.....	44·81
Année	—15·0	14·82	.....	.....	.....	5·91	7·57	.....	.....

N B.—Observations prises à 3h. 7h. et 11h. a.m. et p.m. de l'heure établie du 75° méridien, excepté au Fort Chimo et à la Factorerie de York.

"B."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

PLUIE, NEIGE, ETC.

Juin													30·07		19·17												18·85
Juillet	33·0		32·14										43·84		31·58		16·91		17·62				3·00				35·09
Août	34·0		36·82										48·55		35·72		32·14		31·15				33·33				51·78
	39·0		26·69										49·16		34·61		34·39		34·14				43·83				68·24
Année																	34·54		34·82				43·33				54·51
													20·72		9·06												
Septembre	30·0		33·41									½ M.	41·00		31·75												
Année	—15·0		14·82																								44·81
																	5·91		7·57								

N.B.—Observations prises à 3h. 7h. et 11h. p.m. et a.m. de l'heure établie du 75e méridien, excepté au Fort Chimo et à la Factorerie de York.

"B."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

PLUIE, NEIGE, BRUME.

Année et mois.	Détroit de Belle-Ile. Phare. Jours. Pluie.	Phare. Heures. Neige.	Phare. Heures. Brume.	Détroit d'Hudson. Port Burwell. Heures. Pluie.	Port Burwell. Heures. Neige.	Port Burwell. Heures. Brume.	Fort Chimo. Jours. Pluie et Neige.	Fort Chimo. Jours. Neige (jour) Pluie.	Fort Chimo. Jours. Nuag'x.	Baie de Stupart. Heures. Pluie.	Baie de Stupart. Heures. Neige.	Baie de Stupart. Heures. Brume.	Anse Ashe. Heures. Pluie.	Anse Ashe. Heures. Neige.	Anse Ashe. Heures. Brume.	Baie d'Hudson. Entrée N.-E. Port De Boucherville. Heures. Pluie.	Port De Boucherville. Heures. Neige.	Port De Boucherville. Heures. Brume.	Port Laperrière. Heures. Pluie.	Port Laperrière. Heures. Neige.	Port Laperrière. Heures. Brume.	Baie d'Hudson. Côte Ouest. Fort. Churchill. Jours. Pluie.	Fort. Churchill. Jours. Neige.	Fort. Churchill. H'res. Brume.	Factorerie de York. Jours. Pluie.	Factorerie de York. Jours. Neige.	Factorerie de York. No. Brume.
1885								1883																			
Septembre	—	0	40	—	41	88	22	—	23	58	86	57	—	13	32	19·80	55	—	3	58	80	20	2	44	—	—	—
Octobre	8	71	152	18	60	8	15	—	25	12	110	13	10	48	64	—	81	12	—	77	12	3	7	48	2	12	3
Novembre	4	35	88	18	34	0	9	—	21	—	105	0	—	39	0	—	87	0	—	40	28	1	5	96	1	14	2
Décembre	4	49	32	—	58	0	8	—	4	—	144	10	—	86	0	—	203	0	—	57	0	1	6	72	0	15	2
1886								1884																			
Janvier	9	98	168	—	8	0	8	—	7	—	95	60	—	48	0	—	76	0	—	5	0	—	—	48	0	12	3
Février	4	136	144	—	36	0	12	—	9	—	113	43	—	40	0	—	71	0	—	19	0	—	3	0	0	10	3
Mars	6	208	312	—	31	0	15	—	9	—	76	74	—	8	12	—	56	0	—	95	8	—	2	0	0	13	3
Avril	9	104	24	—	3	28	16	—	19	7	139	35	—	30	4	—	49	4	—	94	16	4	1	42	1	6	3
Mai	10	25	216	—	10	24	13	—	21	63	86	59	43	52	44	12·25	114	12	—	132	76	2	6	—	4	6	4
Juin	14	—	248	14	15	20	21	—	24	62	45	68	15	20	60	31·00	15	20	28	0	124	8	5	44	8	2	5
Juillet	18	—	368	8	—	44	10	—	19	19	0	147	57	0	92	72·30	0	56	90	0	188	19	—	8	10	0	3
Août	5	—	104	16	—	196	10	—	14	56	0	40	158	0	88	70·25	0	80	44	0	208	7	—	16	10	0	4
Septembre	10	40	136	12	34	26	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5	2
Année	101	766	2,032	86	330	618	159	—	195	277	999	606	299	384	396	205·60	809	184	165	577	740	65	37	418	44	95	37

N.B.—Les observations au Fort Churchill, en août 1886, ont été faites du 1er au 14 de ce mois.
Celles de la Factorerie de York représentent la moyenne d'un groupe d'années de 1876 à 1883.
Celles de Fort Chimo, Baie Ungava, ont été puisées dans les notes enrégistrées par le Service des signaux, dans la Cité de Washington, D.C.

"C."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

VÉLOCITÉ DU VENT.

NOMBRE de jours dans chaque mois à chaque station où la vélocité du vent fut égale à celle d'une bourrasque de 30 milles et plus, (excepté au Fort Churchill et à la Factorerie de York où la vélocité est indiquée différemment.)

ANNÉES ET MOIS.	DÉTROIT DE BELLE-ILE.	DÉTROIT D'HUDSON.			BAIE D'HUDSON, ENTRÉE N.-E.		BAIE D'HUDSON, CÔTE OUEST.	
	Phare de Belle-Ile.	Port Burwell.	Anse Ashe.	Baie de Stupart.	Port DeBoucherville, Ile Nottingham	Port Laperrière, Ile Digges.	Fort Churchill. Vélocité moy. jour du plus grand vent.	Factorerie de York. Vélocité moy. par heure. 1876 à 1883.
							Milles.	Milles.
1885.								
Septembre	.....	.....	.....	8	5	9	24·67	.....
Octobre	16	8	5	4	0	6	30·71	12·38
Novembre	18	7	9	3	5	6	19 09	13·08
Décembre	22	12	12	8	4	13	39·75	11·54
1886.								
Janvier	17	23	10	8	3	5	24·29	12·04
Février	19	17	9	8	3	5	35·08	13·04
Mars	21	16	4	6	4	7	27·46	12·92
Avril	17	19	7	5	4	6	23·25	11·67
Mai	5	14	10	0	4	2	32·04	12 62
Juin	7	12	9	3	0	2	12·96	11·96
Juillet	6	13	8	4	0	4	15·63	11·92
Août	17	10	5	4	0	5	12·83	12·87
Septembre	4	17	8	.....	.....	.....	.....	11·96
Année	169	168	96	61	32	70	24·81	12·33

N.B.—Les observations à la Factorerie de York proviennent d'un groupe d'années, 1876 à 1883.

Résumé des observations météorologiques faites à bord du navigateur "Alexandra" durant le voyage de retour de la Baie d'Hudson, 1886.

Semaines	Vitesse moyenne du vent par heure.	Vitesse du vent le plus grand.	Direction du vent.	Température moyenne.	Température la plus basse.	Température la plus haute.
	Milles.	Milles.				
1886.						
Juillet	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
Août	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
Septembre	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
Octobre	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
do	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0
Voyage	12·00	30	S.-E.	50·0	45·0	55·0

" D."

Résumé Hebdomadaire des observations prises à bord du vapeur Fédéral " Alert," sous le commandement du Lieutenant A. R. Gordon, M. R., juin à octobre 1886.

Semaines finissant.	Baromètre.				Température.				Heures.			Observations. Vents de 30 milles et plus.
	Moyenne.	Le plus élevé.	Le plus bas.	Variation.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variation.	Pluie.	Neige.	Brume.	
1886.												
Juillet 1	29·793	30·160	29·492	·668	48·84	57·2	38·5	18·7	22	—	56	4
do 8	·756	·070	·509	·561	36·63	48·0	33·0	15·0	26	16	38	5
do 15	·787	29·984	·420	·564	38·42	48·8	32·5	16·3	18	—	28	—
do 22	·664	·912	·390	·522	38·63	42·5	32·0	10·5	12	—	22	1
do 29	·727	·953	·502	·451	40·71	53·0	36·0	17·0	36	—	38	—
Août 5	·924	30·192	·702	·490	49·42	84·0	39·0	45·0	14	—	40	6
do 12	·824	29·978	606	·372	53·68	71·0	44·0	27·0	20	—	2	—
do 19	·807	30·101	·355	·746	55·90	76·0	43·0	33·0	8	—	12	—
do 26	·727	·101	·141	·960	46·94	64·0	39·0	25·0	14	—	32	6
Septembre 2	·742	29·998	28·873	1·125	39·52	52·0	35·5	16·5	64	—	38	9
do 9	·851	30·134	29·234	·900	36·92	44·0	32·0	12·0	30	10	10	13
do 16	·578	·055	·120	·935	35·36	42·3	32·0	10·3	14	6	10	20
do 23	·642	·074	28·857	1·217	46·23	43·2	27·6	15·6	12	2	18	23
do 30	·935	·233	29·403	·830	34·49	45·0	28·5	16·5	8	2	—	7
Octobre 7	·676	·275	·017	1·258	39·95	50·0	32·0	18·0	22	2	4	2
Voyage	29·762	30·275	28·857	1·418	42·776	84·0	27·6	56·4	320	38	348	96

"E."

OBSERVATIONS DE LA MARÉE AUX POSTES.

Pour les fins ordinaires de la navigation.

Nature des observations.	Labrador—Côte N.E.	Détroit d'Hudson.			Baie d'Hudson—Entrée N.E.		Baie d'Hudson—Côte N.O.	
	Baie Nachvak. Anse de Skynner.	Port Burwell.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville.	Port Laperrière.	Ile deMarbre.	Port Churchill.
	H. M.	H. M.	H. M.	H M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
Retard de la pleine mer sur le passage de la lune au méridien pendant les jours des sysygies	7 08	9 25	8 11	8 32	9 30	9 26	4 10	7 06
Retard moyen de la pleine mer pendant une lunaison.....	7 01	9 04	7 50	8 04	8 57	8 53	3 54	6 44
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Haussement et baissement moyens..	3·69	14·24	18·04	22·00	9·47	6·18	9·00	11·70
do do grandes mers	4·88	18·90	24·14	29·95	13·01	8·66	12·00	15·50
do do petites mers..	2·58	9·59	11·94	14·03	5·93	3·70	6·00	8·00

N.B.—Ces observations n'ont pas été corrigées pour les changements barométriques.
A l'Anse Ashe et la Baie Stupart, qui sont situés vers le milieu du détroit d'Hudson, les observations furent prises, en avril et mai, lorsque le détroit était entièrement couvert de glace.—A toutes les autres stations, on les a prises après la débâcle.

N° 23 A.—TABLEAU DES PRINCIPALES RIVIÈRES du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et les rivières Ottawa, etc.

Noms.	Etendue de drainage en milles. carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazone	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils. *Voir* N° 25.
Saint-Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A.J. Russell, écr. *Voir* N° 23 B
Niagara	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.
Ganges	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nile	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopœdia Britannica
Ohio, à Wheeling	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Thames	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopœdia Britannica
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhine	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa, pied du lac des Sept Lieues, 26 m. en aval du lac Témiscamingue	.....	.....	14,800	.....	25,100	Thos. Guerin, I.C., Rapport sur le L. Témiscamingue, etc., 12 février 1885, R T.P., 1884-85..
Ottawa (Grenville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français	4,700	.....	9,500	.....	.....	do
Saguenay, débouché du L. Saint-Jean	.....	.....	54,300	.....	155,300	Thos. Guerin, I.C., Rapport, 29 avril, 1886, sur l'abaissement du niv. de l'eau haute du L. St-J.
Débc. Petite Décharge	.....	.....	2,000	.....	5,700	do do do
Débouché Grande Décharge	.....	.....	52,300	.....	149,600	do do do
Saskatchewan, au Fort La Corne	.....	813	.....	.....	59,567	Prof. H. Y. Hind, 1858.

Voir rapport de T. C. Clarke, I.C., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de la rivière Ottawe et de la rivière des Français jusqu'au lac Huron.

N° 23 B.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Entre le Saut-Sainte-Marie et Québec.

Localité.	Vélocité moyenne en pieds, par seconde	Débit en pieds cubes, par seconde.	Autorité.
Rivière Sainte-Marie.	0·967	90,783	Scientific American, semaine échue 12 déc. 1868.
Rivière Sainte-Claire.	3·514	233,726	do do
Détroit	3·000	236,000	do do
Rivière Niagara.	2·258	242,494	do do
Ogdensburgh	0·954	319,942	do do
Montreal—courant Sainte-Marie	4·820	277,243	Eaux les plus basses, été de 1882.—T. Guerin, I. C.
	.....	351,488	Moyenne do do
	5·310	421,733	Eaux les plus hautes, do do
Québec	.....	441,000	Memo. par Thos Guerin, I.C., 11 mars 1887.

N.B.—Suivant un plan dressé, pendant l'hiver de 1880, par feu T. W. Harrington, I.C., au bureau du canal Lachine à Montréal, les vélocités suivantes furent mesurées à l'île Moffatt, dans le havre de Montréal :—

Vélocité en été 7 milles par heure = 10 pieds par seconde.
do en hiver, 3½ do = 5 do

Pour détails relativement au débit à Montréal, voir l'annexe n° 10 du rapport des travaux publics 1882-83, contenant les rapports de l'ingénieur en chef et de Thos. Guerin, I.C., sur le projet de la "Compagnie du Pont du Saint-Laurent et des Manufactures," par T. F. Bateman, ingénieur de la compagnie, pages 119 à 150.—G.F.B.

N° 24.—Comparaison des routes de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

No.	Nom de la route.	Distances—Chicago à Montréal.				Ascension et descente par les écluses.		
		Lacs.	Rivière.	Canal.	Total.	En montant	En descendant	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland	1,145	132	71	1,348	.....	535	535
2	Toronto et Baie Georgienne.	775	155	120	1,050	130	675	805
3	Rivière des Français et de l'Ottawa, suivant le projet de Walter Shanly.*	575	347	58	980	83	615	698

* N.-B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de $14,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.
T. C. Clarke évalue le coût total, suivant son projet, à $12,000,000, à part de l'élargissement du canal Lachine.
Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1887-82.

DÉTAILS—RIVIÈRE MISSISSIPI.

No. 25.—Distances sur le parcours de la rivière, entre son embouchure sur le golfe du Mexique et sa source.

(*Voir pages 92-93 du rapport des Etats-Unis sur le Mississipi.*)

Localités.	Distances. — Milles.
Golfe du Mexique	0
Tête des Passes ou bouches	17
Nouvelle-Orléans	105
Carrolton	121
Natchez	378
Saint-Louis	1,097
Embouchure du Missouri	1,270
Saint-Paul (Minnesota)	1,286
Chutes de Saint-Antoine	1,944
Source du Mississipi	1,957
	2,616
Nouvelle-Orléans à Saint-Paul—Sur le parcours de la rivière	1,839
do do En ligne droite	1,043

LES

Le
grès,
du Canada
basés sur
puisse, par
dants à di
niveaux d

OTTAW

7a—

PARTIE I.—Suite.

TABLEAUX Nos 26 A 31, INCLUSIVEMENT.

INDIQUANT

LES ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT,

En divers endroits

Au-dessus du niveau moyen de la mer,

ET AUSSI

LES NIVEAUX D'EAU, Etc.,

EN CONNEXION AVEC

LES INONDATIONS

ENTRE

Laprairie, Montreal et Trois-Rivieres.

OBSERVATION.

Le nivellement géodésique de deux lignes le long du Saint-Laurent, est en progrès, sous la direction de R. Steckel, I.C., par ordre du ministère des travaux publics du Canada, afin de vérifier, d'amplifier et de modifier les tableaux suivants qui sont basés sur les meilleurs renseignements qui existent jusqu'à présent, afin que l'on puisse, par la suite, dresser des profils exacts du fleuve et de son estuaire, correspondants à diverses phases de l'onde marée fluviale, en connexion avec les variations des niveaux du fleuve, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc., etc.

OTTAWA, 10 décembre 1887. G. F. B.

N° 26.—QUÉBEC A MONTRÉAL ALBANY ET NEW-YORK.

Hauteurs du Saint-Laurent et de l'Hudson.

(Voir les Tables nos 4 à 8 qui précèdent.)

—	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.				
		Au-dessus du repère du havre de Montréal — Gouvernement Impérial.	Au-dessus du repère du chemin de fer du Nord. — Gouvernement provincial.	Au-dessus du busc de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer, l'Ile du Gouverneur, New York.	Au-dessus du niveau minimum de l'Eau observé à Trois-Rivières.
1	Repère sur le pont du chemin de fer du Saint-Maurice, à 3 milles en amont du Saint-Laurent	135·14	90·00	54·14	65·45	50·45
2	Repère sur le pont du chemin de fer de Terrebonne	126·31	81·17	45·31	56·62	41·61
3	Niveau maximum du Saint-Laurent à Laprairie pendant l'inondation, en avril, 1858	124·75	79 61	43·75	55·06	40·06
4,5,6	Repère sur la rampe du mur de revêtement vis-à-vis le marché Bonsecours, sur le côté nord du havre de Montréal. gouvernement Impérial :—					
4	D'après les ingén's du projet Shearer..	119·63	74·49	38·63	49·94	34·94
5	do do du gouv. fédéral...	119·31	74·47	38·61	49·92	34·91
6	do do du hav. de Montréal	119·57	74·43	38·57	49·88	34·88
7	Sommet de l'écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans l'alignement du busc inférieur, en 1879	112·33	67·19	31·33	42·64	27·64
8	Sommet de l'angle S.-E du quai de la Cie. du Richelieu à Trois-Rivières, en 1881..	101 69	56·55	20·69	32·00	17·00
9	Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer, I.C.	100·00	54·86	19·00	30·31	15·31
10	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté d'abord	98·00	52·86	17·00	28·31	13·31
11	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté ensuite	97·50	52·36	16·50	27·81	12·81
12	Niveau minimum observé à Montréal depuis septembre 1852 jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	51·28	15·42	26·73	11·73
13	Niveau minimum observé à Trois-Rivières par R. Steckel, le 19 septembre 1881....	84·69	39·55	3·69	15·00	0·00
14	Sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le haut du havre de Montréal	81·00	35·86	0·00	11·31	— 3·69
15	Rivière Hudson. Basse marée à Albany.	73·96	28·82	Au-d'sous — 7·04	* 4·27	—10 ·73
16	Ile du Gouverneur. Port de New-York; niveau moyen de la mer. Supposé	69 69	24·55	—11·31	0·00	Au-d'sous —15·00
17	Fleuve Saint-Laurent; niveau moyen de la mer dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé	69·69	24·55	—11·31	0·00	—15·00
18	Repère adopté par le chemin de fer du Nord ou Canadien du Pacifique à Québec	45·14	0·00	—35·86	Au-d'sous —24·55	—39·55
19	Repère principal servant à l'Etat	0·00	Au-d'sous —45·14	—81·00	—69·69	—84·00

* Voir Note *c*, au bas de la table n° 4 qui précède.

N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, ETC.

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT PENDANT LA DÉBACLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.

	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.			
		Au-dessus du repère, gouvernement impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau, observé à Trois-Rivières.
1	Inondation en avril, 1869, à Laprairie. *Voir* rap. Thos. Guérin, I.C., 12 mars 1883, rap. T.P., 1882-83, page 132 de l'annexe				
1½	Niveau maximum. Inondation 18 avril 1886. Midi et ½, Laprairie, Guerin	125·72	44·72	56·03	41·03
1¾	Niveau maximum. Inondation, 18 avril 1886, 4½ p.m., Montréal, Guérin	127·67	46·67	57·98	42·98
2	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Laprairie. page 808, rap. T.P., 1867-82	125·30	44·30	55·61	40·61
3	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Montréal.. Page 374, rap T.P., 1867	124·75	43·75	55·06	40·06
4	Sommet de la voie ferrée près du Pont Victoria, Pte St-Charles, coté au bureau de l'arpenteur de la ville de Montréal. *Voir* page 133, annexe n° 10, Rap. Trav. Pub., 1882-83	117·50	36·50	47·81	32·81
5	Élévation générale de la Pte St-Charles, qui s'égoute par Montréal	122·55	41·55	52·86	37 86
6	Elévation de la rue St-Jean, vis-à-vis l'hôtel Poissant, à Laprairie. *Voir* page 144, annexe n° 10, rap. Trav. Pub., 1882-83	121 to 122	41·00	52·31	37. 31
7	Inondation, 15 avril 1869. Havre de Montréal.	121 88	40·88	52·19	37·19
8	do 22 do Griffintown inondé	109·79	28·79	40·10	25·10
9	do 23 do Havre de Montréal	121·41	40·41	51·72	36·72
7, 8, 9	*Voir* page 144, rapport Trav. Pub., 1882-83, annexe n° 10	115·25	34·25	45·56	30·56
10	Elévation, Place Chaboillez, ville de Montréal.	.....	.....	.....	.....
11	Inondation, janvier 1856, Montréal..	120 00	39·00	50·31	35·31
11½	do 2 do 1883, Montréal, 110·22 d'après les calculs de T. Guerin, 21 décembre 1882.	120·50	39·50	50·81	35·81
12	Maximum des élévations de l'été et du printemps, dans le havre de Montréal, a varié de 111 à 117 pendant plusieurs années, ce qui donne une moyenne, pendant la débâcle, de	110·92	29·92	41·23	26.23
13	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 6 juin 1882	114·00	33·00	44 31	39·31
14	Havre de Montréal. Courant Ste-Marie, 2 milles en bas, 6 juin 1882	104·50	23·50	34·81	19·81
15	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 14 sept. 1882	102·91	21·91	33 22	18·22
16	Havre de Montréal, Courant Ste-Marie, 14 septembre 1882	99·00	18·00	29·31	14·31
17	do pied du canal Lachine, 24 nov. 1882	97·83	16·83	28·14	13·14
17½	do 30 novembre 1882	98·50	17·50	28·81	13·81
18	do Courant Ste-Marie, 24 novembre 1882	98·00	17·00	28 31	13·31
18½	do 30 novembre 1882	97·15	16·15	27·46	12·46
19	Niveau minimum observé à Trois-Rivières, par R. Steckel, 19 septembre 1881	96·85	15·85	27·16	12·16
		84·69	3·69	15·00	0·00

N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, ETC.—*Fin.*

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT, PENDANT LA DÉBACLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.—*Fin.*

	Désignation.	Hauteurs respectives, en pieds.			
		Au-dessus du repère, gouvernement Impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières
20	Sommet, busc d'aval, ancienne écluse n° 1, pied du canal Lachine, à la tête du havre de Montréal..	81·00	0·00	11·31	Au-dessous —3·6
21	Ile du Gouverneur, New-York, niveau moyen de la mer. Supposé	69·69	Au-dessous. —11·31	0·00	—15·0
22	Repère établi par le gouvernement impérial..	0·00	—81·00	Au-dessous. —69·69	—84·6

PRAIRIE, ETC.—*Fin.*

GLACES ET EN D'AUTR

S RESPECTIVES, EN PIEDS.

u-dessus u buse férieur de ncienne cluse n° 1 pied du canal achine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dess du nive minimu de l'ea observé Trois-Rivière
		Au-des- sous. —3·6
0·00 des- sous. -11·31	11·31	
	0·00	—15·0
	Au-des- sous.	
-81·00	—69·69	—84·6

N° 28.—QUÉBEC AU LAC SUPÉRIEUR ET A NEW-YORK.

ÉLÉVATIONS APPROXIMATIVES DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE L'HUDSON.

N. B.—Le Saint-Laurent n'a pas été nivelé sur tout son parcours entre Montréal et le Lac Supérieur, par l'Etat, jusqu'à 1888, c'est pourquoi les élévations sont appelées approximatives.

	DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
		Au-dessus du repère du gouvernement Impérial.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York.	Au-dessus de la basse mer à Albany.	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
1	Lac Supérieur, tête du canal au Saut-Sainte-Marie..	671·47	601·78	597·51	586·78
2	Lac Huron, pied du canal au Saut-Sainte-Marie ; [illegible]te 16·75 à 18·00=17·38 en moyenne	654·09	584·40	580·13	569·40
3	[illegible]é, Port Colborne, tête du canal Welland.....	645·86	576·17	571·90	561·17
4	[illegible]ario, Port Dalhousie, pied du canal Welland chûte 326·75 pieds	319·11	249·42	245·15	234·42
4 à 5	Entre le lac Ontario et le canal Cornwall, il y a trois canaux avec une chûte totale de 31 pieds : Galops, 15 à 15½ ; Rapide-Plat, 11½, Pointe-Farran 3½ à 4 pieds				
5	Fleuve Saint-Laurent, tête du canal Cornwall.....	.....	.....	.....	.....
6	Lac Saint-François, pied du canal Cornwall.....	274·69	205·00	200·73	190·00
7	Lac Saint-François, tête du canal Beauharnois	226·69	157·00	152·73	142·00
8	Lac Champlain { Eau haute, Rapport J. B. Mills, 19 fév., 1848	225·19	155·50	151·23	140·50
	Lac Champlain { Eau basse	170·19	100·50	96·23	85·50
9	Lac Saint-Louis, pied du canal Beauharnois.	166·96	97·27	93·00	82·27
10	Lac Saint-Louis, tête du canal Lachine.	142·69	73·00	68·73	58·00
11	Fleuve Saint-Laurent, pied du canal Lachine ; tête du havre de Montréal ; niveau minimum de l'eau observé, sept., 1852, à oct., 1881.....	141·19	71·50	67·23	56·50
12	Fleuve Saint-Laurent, pied du courant Saint-Marie, 2 milles en aval de la tête du havre de Montréal.	96·42	26·73	22·46	11·73
13	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Québec	94·69	25·00	20·73	10·00
14	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Trois-Rivières	90·69	21·00	16·73	6·00
15	Fleuve Saint-Laurent, minime marée, Trois-Rivières observée par R. Steckel, 19 sept. 1881.....	88·69	19·00	14·73	4·00
16	Fleuve Saint-Laurent, sommet du buse d'aval anc. écluse n° 1, pied du canal Lachine, Montréal...	84·69	15·00	10·73	0·00
17	Rivière Hudson, basse mer, Albany	81·00	11·31	7·04	Au-d'sous. —3·69
18	Ile du Gouverneur, niv moyen de la mer, New-York.	73·96	4·27	0·00	—10·73
19	Fleuve Saint-Laurent, niveau moyen de la mer, dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.....	69·69	0·00	Au-d'sous —4·27	—15·00
20	Repère servant de base principale à toutes les élév.	69·69	0·00	—4·27	—15·00
		0·00	Au-d'sous —69·69	—73·96	—84·69

N° 29.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

MESURÉ PAR THOMAS GUERIN, I.C., PAR ORDRE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1882.

Date du mesurage.	Saison et localité.	Au-dessus du repère du gouvernement. Impérial.	Débit en pieds cubes par seconde.	Vélocité en pieds par seconde.
1882	HAVRE DE MONTRÉAL.			
	Pendant les plus hautes eaux, en été.			
6 juin.....	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	104·50		
	Chenal nord, courant Ste-Marie. à la sect. des sondages	102·91	360,805	5·31
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages	103·23	70,928	2·98 à 5·5
	Débit total, pendant les plus hautes eaux, en été.	.....	431,733	
	Pendant les plus basses eaux, en été.			
30 novembre	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	98·00		
	Chenal nord. courant Ste-Marie, à la sect. des sondages.	96·85	260,114	4·82
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages.	.....	17,129	0·91 à 4·0
	Débit total, pendant les plus basses eaux, en été.	.....	277,243	
6 juin — 30 novembre..	Débit moyen, en été 1882.....	.....	354,488	

REMARQUES.—L'Ile Sainte-Hélène, à 8 milles environ en bas de Laprairie, sépare le fleuve en deux parties dont l'une est nommée le "courant Sainte-Marie," du côté du havre, et l'autre le "chenal sud," du côté opposé, les deux ayant une largeur totale d'environ ¾ de mille.

Au village Laprairie, largeur du fleuve, pas moins de 4 milles.

Au village Longueuil, largeur du fleuve, un peu moins de 1 mille.

Voir rapports de H. F. Perley, ing. en chef, T.P., 19 mars 1883, et de Thos. Guerin, I.C., 12 mars 1883, dans l'annexe 10, rapport des travaux publics, 1882-83.—G.F.B.

JRENT.

STÈRE DES TRAVAUX

-dessus du ère du uver-ment. périal.	Débit en pieds cubes par seconde.	Vélocité en pieds par seconde.
104·50		
102·91	360,805	5·31
103·23	70,928	2·98
		à 5·5
.....	431,733	
98·00		
96·85	260,114	4·81
.....	17,129	0·91
		à 4·0
.....	277,243	
.....	354,488	

rie, sépare le fleuve en deux
, et l'autre le "chenal sud,

Thos. Guerin, I.C., 12 ma

N° 30.—PROGRÈS DE L'INONDATION, AVRIL 1886.

NIVEAUX LES PLUS ÉLEVÉS DE L'INONDATION.—LAPRAIRIE A TROIS-RIVIÈRES.

Localités.	Dates.	Heures.	Au-dessus de l'eau basse ordinaire, pieds.	Au-dessus du repère du gouvernement à Montréal, pieds.
	1886	H. M.		
Laprairie, inond. la plus haute, par T. Guérin, I.C.	18 avril.....	12—30 P.M.	29·67	127·67
Montréal, pied du canal Lachine. ...	18 do	4—30 do	27·30	125·30
Longueuil, haut du village ...	17 do	6—00 do	25·10	123·10
do bas do ...	17 do	....	23·10	121·10
do eau presque stationnaire ...	18 do	....	....	....
do l'eau commence à baisser ...	19 do	....	....	....
do baissement de l'eau, est terminé ...	20 do	Midi.	....	....
Boucherville, par J. Kennedy, ing. en chf., C.H. ...	20 do	2 à 3h. P.M.	19·75	117·75
Varennes do do	20 do	1 do	20·50	118·50
Verchères do do	20 do	....	20·25	118·25
		H. M.		
Contrecœur do do	20 do	3—00 P.M.	20·83	118·83
Sorel, eau stationnaire pendant 5 ou 6 heures.	20 do	7—00 do	16·10	114·10
Trois-Rivières, par Thomas Berlinguet, I.C.	20 do	3—40 do	11·45	109·45
do do	21 do	3—40 do	13·20	111·20
do do	22 do	3—40 do	13·90	111·90
do do	23 do	2—30 do	14·10	112·10
do do	24 do	3—40 do	13·65	111·65

N.B.—Les niveaux de l'inondation, entre Laprairie et Trois-Rivières, ont été fournis par John Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal.

Les heures de l'inondation ont été fournies par les maires des municipalités.

Le niveau de l'eau basse au-dessus duquel l'inondation s'est élevée, est à 17 pieds au-dessus du sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, et correspond à 98 pieds au-dessus du repère du gouvernement, ou à une profondeur de 11 pieds d'eau sur les battures du lac Saint-Pierre.

Suivant Thomas Guerin, I.C., qui est décédé le 7 mai 1887, l'inondation s'est rendue à Montréal, 4 heures après avoir commencé à Laprairie, le 18 avril 1886.—G.F.B.

N° 31.—HAVRE DE MONTRÉAL.

DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION.

Ouverture de la navigation.		Clôture de la navigation.	
187.....	17 avril.	1878.....	2 janvier.
187.....	30 mars.	1878.....	23 décembre.
187.....	24 avril.	1879.....	19 do
188.....	17 do	1880.....	3 do
188.....	19 do	1882.....	2 janvier.
188.....	11 do	1882.....	9 décembre.
188.....	27 do	1883.....	16 do
188.....	22 do	1884.....	18 do
188.....	5 mai.	1885.....	7 do
188.....	24 avril.	1886.....	4 do
188.....	1 mai.	1887.....	23 do

No. 31½—HAVRE DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAÎTRE DU HAVRE TOUCHANT LA GLACE L'OUVERTURE ET LA FERMETURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'À 1888.

1864—La glace, dans le havre, commença à se rompre et se mettre en mouvemen le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 1 décembre.

1865—Le 1er janvier l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement e elle s'arrêta le 15.

1866—Ouverture de la navigation le 19 avril; le 5 janvier le fleuve était couvert d glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.

1867—Le 1er janvier la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9 elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, e le 22 le havre était libre.

1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des atte lages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, u refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace con tinua de marcher le 14 et le 15, et le 17, le havre était libre.

1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lamber le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace pris pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19 refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'a 22, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le havre était libre.

1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à-vis de la ville est libre; le 8, les piétons traver sent; le 9, refoulemen. de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15 des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mar la glace n'est pas sûre vis à vis de la ville. Le 9 avril eut lieu le premie refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le havre était libre.

1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace le 11, des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouvea refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mo vement de la glace continue; le 10, le havre est libre.

1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avri premier refoulement de la glace; le 28, le havre est libre, et le 1er mai de bâtiment arrivent.

1873—Le 1er janvier, la glace était prise et ferme; les attelages traversaient. Le 1 avril, refoulement de la glace, qui se continue tous les jours jusqu'au 21, da de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.

1874—Le 17 janvier, le fleuve était pris; le 21 des attelages traversaient; le 23, havre est libre; le 25 un certain nombre de petites embarcations arriven Le pont de glace, au Cap-Rouge, a tenu bon jusqu'au 9 mai.

1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis de la ville, était couvert de glaces flottante des attelages ont traversé en aval d'Hochélaga le dernier jour de l'anné 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid qu l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avri le 29, le havre est libre; le 1er mai on plante le mai sur la glace vis-à-vi Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glac au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21 des attelage traversent à la ville.

1876—La glace était prise et ferme dès le 1er de janvier; elle devint dang reuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement qui se renouvelle tous le jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. L 19 décembre, la glace était bonne et les gens traversaient à pied. Le 23, o traversait en voiture.

1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril ; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace qui commence à descendre ; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga ; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne ; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.

1878—Le 1er janvier, le bateau-passeur de Longueuil fait encore le service ; dans l'après-midi, il quitte le havre pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace ; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver ; à 8 a.m., 15° au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février ; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend ; le 2, des voitures traversent de nouveau à St-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16, on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace ; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles ; le 29, le bateau à vapeur *Montarville* entre dans le havre, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 30, le remorqueur *St. Francis* arrive dans le havre. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.

1879—Le premier janvier le temps était beau ; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Lachine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces ; le 26, des équipages traversent à Longueuil ; le 1er février on fait un chemin à partir de Saint-Lambert ; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18 les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Boucherville. Très-froid le 22 décembre ; 22° au-dessous de zéro. Le 25, le fleuve se couvre de glace ; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.

1880—Beau temps le 1er janvier, 4° au-dessous de zéro à 8 a m. Le fleuve vis-à-vis de la ville est couvert de glace ; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30 ; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril la glace commence à se gâter et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril premier refoulement de la glace ; le 6, nouveau refoulement ; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds, l'eau était alors dans le havre à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le havre ; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville ; le 29 avril le pont de glace, au Cap Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage ; le 29, on commence des chemins sur la glace pour aller à Saint-Lambert.

1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à vis la ville. Le 19, le remorqueur *C. W. Francis* entre dans le havre ; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Peruvian* arrive de Sorel. Décembre 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire ; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.

1882—Navigation ouverte le 11 avril, et fermée le 9 décembre.
1883—Navigation ouverte le 27 avril, et fermée le 16 décembre.
1884—Navigation ouverte le 22 avril, et fermée le 18 décembre.
1885—Navigation ouverte le 5 mai, et fermée le 7 décembre.
1886—Navigation ouverte le 24 avril, et fermée le 4 décembre.
1887—Navigation ouverte le 1er mai, et fermée le 23 décembre.

(Signé) THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

MONTRÉAL, 10 janvier 1888.

N° 32.—Dates de la débâcle de la glace et de son passage au Courant Sainte-Marie en bas de Montréal, depuis 1823.

1824	10 avril.	1836	28 avril.
1825	16 mars.	1837	15 do
1826	11 avril.	1838	7 do
1827	4 do	1839	7 do
1828	29 mars.	1840	7 do
1829	11 avril.	1841	4 do
1830	3 avril.	1842	29 do
1831	19 do	1843	31 mars.
1832	4 do	1844	25 avril.
1833	29 mars.	1845	10 do
1834	3 avril.	1846	3 do
1835		1847	4 do
			29 do

N° 33.—Notes au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, au quai des Cascades, au canal Beauharnois, etc., par W. Waters, écr. des Cèdres, pendant les années 1842 à 1853.

Dates.	Nom du vapeur et de la localité.	Dates.	Nom du vapeur et de la localité.
14 avril 1842	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	15 avril 1848	British Queen, au quai des Cascades.
26 do 1843	do do	16 do 1848	British Queen, passe dans le canal Beauharnois.
26 do 1843	Vapeur Highlander, fait son voyage d'essai.	11 nov. 1848	Canal Beauharnois est gelé.
16 do 1844	Vapeur Highlander, voyage à Cornwall.	11 avril 1849	Le 1er vapeur saute les rapides des Cèdres
20 do 1844	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	20 do 1849	La malle monte par le canal Beauharnois.
1 do 1844	Un vapeur saute les rapides des Cèdres.	21 do 1850	Vap. Lily saute les rapides des Cèdres.
12 do 1845	Vapeur Chieftain, voyage à l'île des Cascades.	26 do 1850	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 do 1845	Vapeur Chieftain, voyage au quai des Cascades.	30 do 1850	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
25 do 1845	Le premier train de bois saute les rapides.	17 ou 15 av. 1851	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 nov. 1845	Vapeur Chieftain, en hivernage dans le canal Beauharnois.	24 avril 1851	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
9 déc. 1845	Vap. Highlander, en hivernage dans le canal Cornwall.	1er déc. 1851	Premier vapeur et 4 barges sautent les rapides des Cèdres.
13 ou 15 av. 1846	1er vapeur arrive aux Cascades.	1er mai 1852	Premier vapeur saute les rapides des Cèdres.
29 avril 1846	Vap. Highlander, 1er voyage au canal Cornwall.	5 do 1852	Première malle par le canal Beauharnois.
6 mai 1846	Vap. Gildersleeve, passe par le canal Beauharnois.	30 avril 1853	Vap. New Era, 1ère malle par le canal Beauharnois.
20 avril 1847	1er vapeur arrive aux Cascades.	28 do 1853	Vapeur arrive aux Cascades. Vapeurs discontinués après 1853, le trafic passe par le canal Beauharnois, qui a été complété en l'automne de 1845, excepté les barrages qui furent achevés en 1850.
4 mai 1847	Un vapeur se rend à Kingston par le canal Cornwall.		
6 do 1847	Vap. Gildersleeve, 1er voyage au canal Beauharnois.		
10 avril 1848	British Queen, 1er voyage à l'île des Cascades.		
11 avril 1848	British Queen, au moulin Harwood, Cascades.		

u Courant Sainte-Mari

.....	28 avril.
.....	15 do
.....	7 do
.....	7 do
.....	4 do
.....	29 do
.....	31 mars.
.....	25 avril.
.....	10 do
.....	3 do
.....	4 do
.....	29 do

navigation, en haut
, par W. Waters, éc

du vapeur et de la localit

Queen, au quai des Ca
s.
Queen, passe dans le can
harnois.
Beauharnois est gelé.
vapeur saute les rapides d
Cèdres
le monte par le canal Beau
ois.
ily saute les rapides d
s.
ewitt arrive au quai d
ades.
vapeur passe par le can
harnois.
ewitt arrive au quai d
ades.
vapeur passe par le can
harnois.
vapeur et 4 barges sa
es rapides des Cèdres.
vapeur saute les rapide
èdres.
e malle par le canal Beau
is.
w Era, 1ère malle par l
Beauharnois.
arrive aux Cascades. V
discontinués après 185
ic passe par le canal Beau
s, qui a été complété en
nne de 1845, excepté le
es qui furent achevés en

N° 34.—Ouverture de la navigation au quai des Cascades et au pied du canal de Beauharnois, 1846 à 1853.

Quai des cascades.	Pied du Canal Beauharnois.
3 avril 1846	16 avril 1846.
0 do 1847	5 mai 1847.
0 do 1848	12 avril 1848.
1 do 1849	19 do 1849.
4 do 1850	26 do 1850.
5 do 1851	25 do 1851.
0 do 1852	2 mai 1852.
3 do 1853	29 avril 1853.

N.B.—La ligne regulière des vapeurs a cessé d'aller aux Cascades après 1853.

N° 35.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.

Années.	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc.						
1815	28 do	5 do						
1816	23 do	29 nov.						
1817	6 mai	5 déc.						
1818	27 avril	1 do						
1819	30 do	7 do						
1820	24 do	1 do						
1821	3 mai							
1822	29 avril	3 déc.						
1823	25 do							
1824	20 do	11 déc						
1825	19 do							
1826	22 do	21 déc.						
1827	14 do							
1828	12 do							
1829	18 do							
1830	17 do	4 déc.						
1831	21 do	30 nov.				19 déc.		
1832	29 do	30 do			27 avril	4 do		
1833	19 do	25 do			7 do	1er jan. '34		
1834	18 do	9 déc.			19 mars	22 déc.		
1835	4 mai	1 do			6 avril	31 do		
1836	10 do	1 do			23 do	26 do		
1837	2 do	12 do			11 do	16 jan. '38		
1838	1 do	26 nov.			6 do	18 déc.		
1839	23 avril	19 déc.			8 do	26 do		
1840	21 do	2 do			19 mars	23 do		
1841	4 mai	14 do			23 avril	31 do		
1842	26 avril	2 do			24 mars	31 do		
1843	5 mai	1 do			25 avril	3 jan. '44		
1844	23 avril	29 nov.			9 mars	12 do '45		
1845	23 do	2 déc.			2 avril	9 do '46		
1846	14 do	9 do			31 mars			
1847	11 mai	3 do			11 avril	6 jan. '48		

N° 35.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigati à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.—*Fin.*

Années.	Québec. Ouverture.	Québec. Clôture.	Montréal. Ouverture.	Montréal. Clôture.	Kingston. Ouverture.	Kingston. Clôture.	Toronto. Ouverture.	Toronto. Clôtu
1848	18 avril	5 déc.			3 avril	30 déc.		
1849	24 do	7 do			3 do	31 do		
1850	26 do	10 do			5 do	26 do		
1851	22 do	5 do			2 do	22 do		
1852	30 do	19 do			19 do	14 jan. '53		
1853	26 do	3 do			4 do	5 do '54		
1854	5 mai	5 do	25 avril	6 déc.	10 do	13 do '55		
1855	8 do	27 nov.	28 do	12 do	17 do	1 do '56	2 avril	19 dé
1856	22 avril	2 déc.	24 do	3 do	8 do	31 déc.	17 do	22 d
1857	28 do	4 do	18 do	13 do	2 do	2 fév. '58	27 fév.	30 d
1858	16 do	3 do	9 do	12 do	26 do	8 jan. '59	4 mars	21 d
1859	26 do	29 nov.	4 do	11 do	15 do	25 déc.	7 fév.	30 d
1860	20 do	8 déc.	10 do	7 do	12 do	10 jan. '61	10 jan.	31 d
1861	26 do	17 do	24 do	22 do	8 do	4 do '62	2 do	31 d
1862	11 do	5 do	23 do	7 do	14 do	17 do '63	2 do	30 d
1863	1er mai	4 do	25 do	12 do	16 do	1 do '64	7 do	21 d
1864	19 avril	13 do	13 do	11 do	5 do	4 do '65	3 fév.	29 d
1865	18 do	9 do	10 do	16 do	29 mars	5 do '66	25 mars	30 d
1866	27 do	15 do	19 do	15 do	11 avril	5 do '67	3 avril	26 d
1867	17 do	29 nov.	22 do	6 do	8 do	18 déc.	28 mars	9 d
1868	23 do	28 do	17 do	9 do	31 mars	24 do	6 avril	12 d
1869	27 do	27 do	25 do	6 do	17 avril	8 jan. '70	1 do	3 d
1870	16 do	2 déc.	18 do	18 do	13 do	31 déc.	3 do	24 d
1871	22 do	27 nov.	8 do	1 do	16 mars	25 do	11 mars	30 no
1872	30 do	26 do	1er mai	8 do	23 avril	21 do	12 avril	10 dé
1873	28 do	22 do	23 avril	26 nov.	24 do	14 jan. '74	14 do	26 no
1874	28 do	25 do	25 do	13 déc.	25 mars	5 do '75	16 mars	20 dé
1875	29 do	23 do	3 mai	29 nov.	19 avril	23 déc	16 avril	30 no
1876	6 mai	24 do	27 avril	10 déc.	18 do	20 do	11 do	9 dé
1877	25 avril	26 do	17 do	2 jan. '78	9 do	8 jan. '78	25 mars	19 d
1878	20 do	25 do	30 mars	23 déc.	11 mars	2 do '79	9 do	16 d
1879	29 do	28 do	24 avril	19 do	21 avril	28 déc.	25 do	24 d
1880	30 do	27 do	17 do	3 do	23 mars	22 do	19 fév.	8 d
1881	1er mai	24 do	21 do	2 jan. '82	12 avril	12 jan. '82	16 avril	19 d
1882	5 mai	25 do	11 do	9 déc.	7 mars	4 do '83	27 fév.	9 d
1883	2 do	24 do	26 do	16 do	19 avril	31 déc.	15 avril	21 d
1884	30 avril	12 déc.	22 do	18 do	19 do	31 do	30 mars	19 d
1885	29 do	21 nov.	5 mai	7 do	28 do	8 jan. '86	25 avril	8 jan
1886	29 do	24 do	24 avril	4 do	9 do	30 déc.	20 mars	4 déc
1887	30 do	28 do	1er mai	22 do	19 do	30 do	12 avril	24 d

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux autres ports et sur les canaux Canada, et le tirant d'eau, sont indiqués dans le rapport général des travaux publics 1837-83 pp 90 935, et dans les rapports annuels subséquents des travaux publics et des chemins de fer et canau jusqu'à 1888.

a clôture de la navigati
à 1888.—*Fin.*

	Toronto.	
lôture.	Ouverture.	Clôtu
déc.	.....	...
do	.....	.....
do	.....	.....
do	.....	.....
an. '53...	.....	.....
do '54...	.....	.....
do '55 ..	.....	.....
do '56...	2 avril ...	19 dé
éc.	17 do ...	22 d
év. '58...	27 fév. ...	30 d
an. '59...	4 mars ...	21 d
éc.	7 fév. ...	30 d
n. '61...	10 jan. ...	31 d
do '62...	2 do ...	31 d
do '63...	2 do ..	30 d
do '64...	7 do ...	21 d
do '65...	3 fév. ...	29 d
do '66...	25 mars ...	30 d
do '67...	3 avril ...	26 d
éc.	28 mars ...	9 d
do	6 avril ...	12 d
n. '70...	1 do ...	3 d
éc.	3 do ...	24 d
o	11 mars ...	30 no
o	12 avril ...	10 dé
a. '74...	14 do ...	26 no
o '75...	16 mars ...	20 dé
c.	16 avril ...	30 no
o	11 do ...	9 d
a. '78...	25 mars ...	19 d
o '79...	9 do ...	16 d
c.	25 do ...	24 d
o	19 fév. ...	8 d
a. '82...	16 avril ...	19 d
o '83...	27 fév. ...	9 d
c.	15 avril ...	21 d
o	30 mars ...	19 d
. '86...	25 avril ...	8 jan
c.	20 mars ...	4 dé
o	12 avril ...	24 d

ports et sur les canaux
ux publics 1837-84 pp 90
chemins de fer et canaux

N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ERIÉ.

Le tableau suivant, emprunté au rapport des commissaires des canaux de l'Etat de New-York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hudson, depuis le 3 mars 1824 jusqu'en 1888 ; l'ouverture du canal Champlain, depuis le 1er mai 1867 jusqu'en 1882 ; ainsi que les dates de l'ouverture et de la fermeture du lac Erié de 1824 à 1888, et l'ouverture du lac Erié, depuis 1827 jusqu'en 1888.

Année.	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Erié.			Lac Erié.
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.
1824	3 mars.....	5 janvier....	309	En général le même que le canal Erié.	En général le même que le canal Erié.	30 avril.....	4 décemb ..	219	.....
1825	6 do	13 décemb...	283			12 do	5 do ...	238	.....
1826	25 février....	13 do ...	302			20 do	18 do ...	243	.....
1827	20 mars.....	25 novemb...	251			22 do	18 do ...	241	21 avril ...1827
1828	8 février....	23 décemb...	320			27 mars.....	20 do ...	269	1er do ...1828
1829	1er avril.....	14 janvier ...	286			2 mai.	17 do ...	230	10 mai 1829
1830	15 mars.	25 décemb...	283			20 avril.....	17 do ...	242	5 do 1830
1831	15 do	6 do ...	262			16 do	1 do ...	230	8 do 1831
1832	25 do	21 do ...	289			25 do	21 do ...	241	27 avril ...1832
1833	21 do	13 do ...	277			19 do	12 do ...	238	28 do ...1833
1834	29 février....	15 do ...	291			17 do	12 do ...	240	6 do ...1834
1835	25 mars.....	30 novemb...	288			15 do	30 novemb...	230	8 mai 1835
1836	4 avril.....	7 décemb...	244			25 do	26 do ...	216	27 avril ...1836
1837	27 mars.....	14 do ...	261			20 do	9 décemb...	234	16 mai 1837
1838	19 do	25 novemb...	257			12 do	25 novemb .	228	1er mars...1838
1839	25 do	18 décemb...	286			20 do	16 décemb...	241	11 avril ...1839
1840	25 février. ...	5 do ...	285			20 do	2 do ...	228	27 do ...1840
1841	24 mars.....	19 do ...	286			21 do	30 novemb...	221	14 do ...1841
1842	4 février....	28 novemb...	308			20 do	28 do ...	222	7 mars ...1842
1843	13 avril.....	10 décemb...	242			1er mai.....	30 do ...	214	6 mai 1843
1844	18 mars.....	17 do ...	278			18 avril.	26 do ...	222	14 mars ...1844
1845	24 février. ...	3 do ...	283			15 do	29 do ...	228	3 avril ...1845
1846	18 mars.	14 do ...	275			16 do	25 do ...	224	11 do ...1846
1847	7 avril	25 do ...	283			1er mai.....	30 do ...	214	23 do ...1847
1848	22 mars.....	27 do ...	292			1er do	9 décemb...	223	9 do ...1848
1849	19 do	26 do ...	286			1er do	15 do ...	219	25 mars ...1849
1850	10 do	17 do ...	282			22 avril..	11 do ...	234	25 do ...1850
1851	25 février....	14 do ...	293			15 do	5 do ...	235	2 avril ...1851
1852	28 mars.....	23 do ...	270			20 do	16 do ...	239	20 do ...1852
1853	23 do	21 do ...	274			20 do	20 do ...	245	14 do ...1853
1854	17 do	8 do ...	266			1er mai.....	3 do ...	217	29 do ...1854
1855	27 do	20 do ...	268			1er do	10 do ...	224	21 do ...1855
1856	11 avril.....	14 do ...	248			5 do	4 do ...	214	2 mai 1856
1857	27 février....	27 do ...	303			6 do	15 do ...	223	27 avril ...1857
1858	20 mars.....	17 do ...	273			28 avril.....	8 do ...	225	15 do ...1858
1859	13 do	10 do ...	273			15 do	12 do ...	242	7 do ...1859
1860	6 do	14 do ...	233			25 do	12 do ...	233	17 do ...1860
1861	5 do	23 do ...	294			1er mai.....	10 do ...	224	13 do ...1861
1862	4 avril.	19 do ...	259			1er do	10 do ...	224	15 do ...1862
1863	3 do	11 do ...	252			1er do	9 do ...	223	3 do ...1863
1864	11 mars.	12 do ...	277			30 avril.....	8 do ...	223	13 do ...1864
1865	22 do	16 do ...	270			1er mai.	12 do ...	226	26 do ...1865
1866	20 do	15 do ...	270			1er do	12 do ...	226	28 do ...1866
1867	26 do	8 do ...	257	1er mai.....		6 do	20 do ...	229	21 do ...1867
1868	24 do	5 do ...	252	5 do		4 do	7 do ...	217	19 do ...1868
1869	5 avril.....	9 do ...	248	7 do		6 do	10 do ...	218	1er mai....1869
1870	31 mars.	17 do ...	261	10 do		10 do	8 do ...	213	16 avril ...1870
1871	12 do	29 novemb...	263	24 avril.....		24 avril.....	1 do ...	220	1er do ...1871
1872	7 avril.....	9 décemb...	247	13 mai.....		13 mai.	1 do ...	202	6 mai 1872
1873	16 do	22 novemb...	221	15 do		15 do	5 do .	205	29 avril ...1873
1874	19 mars.....	12 décemb...	269	5 do		5 do	5 do ...	215	18 do ...1874

N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ—*Fin.*

	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Érié.			Lac Érie
Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture
1875	13 avril	29 novemb...	229	18 mai...	En général le même que le canal Erié.	18 mai.....	30 novemb...	197	12 mai .....
1876	1er do	2 décemb...	245	4 do		4 do	1er décemb..	211	4 do ...
1877	30 mars.	31 do ...	277	8 do		8 do	7 do ...	214	17 avril ...
1878	14 do	20 do ...	282	15 avril.		15 avril.....	7 do ...	237	24 mars ...
1879	4 avril.....	20 do ...	261	8 mai..		8 mai..	6 do ...	214	21 avril ...
1880	5 mars.....	25 novemb...	266	16 avril.		20 avril.....	21 novemb...	216	14 mars ...
1881	21 do	2 janv. '82.	288	12 mai.....		17 mai.....	8 décemb...	206	1er mai....
1882	8 do	5 décemb...	273	11 avril.		11 avril.....	7 do ...	241	26 mars ...
1883	29 do	15 do ...	261	En général le même que le canal Erié.		7 mai.....	1er do ...	208	4 mai.....
1884	25 do	19 do ...	269			6 do	1er do ...	209	25 avril ...
1885	7 avril.....	13 do ...	250			11 do	1er do ...	205	2 mai . ...
1886	30 mars.....	3 do ...	248			1 do	1er do ...	214	26 avril ...
1887	9 avril.....	20 do ...	255			12 do	1er do ...	204	17 do ...

Voir rapport annuel de 1887 du surintendant des travaux publics, Etat de New-York, signé Jan Shanahan, à Albany.

CANAL ÉRIÉ—*Fin.*

Érié.		Lac Érié
Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture
ovemb...	197	12 mai .....
écemb..	211	4 do ...
do ...	214	17 avril ...
do ...	237	24 mars ...
do ...	214	21 avril ...
ovemb...	216	14 mars ...
écemb...	206	1er mai....
do ...	241	26 mars ...
do ...	208	4 mai.....
do ...	209	25 avril ...
do ...	205	2 mai . ...
do ...	214	26 avril ...
do ...	204	17 do ...

de New-York, signé Jan

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC. ETC.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

Principaux Ports du Canada et des Etats-Unis dans L'Amérique du Nord,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

N° 1.—D

2.—De

6.—Di

7.—De

8.—Li

9.—Le

10.—Le

11.—Le

12.—Tal

13.—Gra

14.—Dé

PARTIE II.

INDEX.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

6.—Distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, État du Maine, et Québec.

7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Havre, à la Havane et à Rio-Janeiro.

8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

9.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.

10.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie, par la voie trans-continentale.

11.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.

12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.

13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terreneuve à l'Angleterre et au Japon.

14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire ou terrestre.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	1[illegible]
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	[illegible]
Pointe-au-Père	Phare, extrém. ouest d'Anticosti.	do	176	2[illegible]
Extr. ouest d'Anticosti.	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	2[illegible]
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	2[illegible]
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,01[illegible]
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	2[illegible]
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,06[illegible]

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,55[illegible]
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,06[illegible]
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,61[illegible]
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de	158	18[illegible]

N.B.—Le détroit de Belle-Ile a 80 milles de longueur et 14 milles de largeur en moyenne.

et Malin-Head, nord

vigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
urent	106	1
	53	6
	176	2
ent.	175	2
	209	2
e.	1,750	2,01
d'Irlande.	192	22
e l'Irlande	2,861	3,06

de Belle-Ile et le no

	Milles géographiques.	Milles statutaires.
	1,355	1,55
	2,661	3,08
t Malin-	4,016	4,61
e de	158	18

eur en moyenne.

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de-la-Madeleine	do	46	53
Cap de-la-Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre-de-Miquelon	Golfe Saint-Laurent	343	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlan.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles. Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.	Cap Clair	Trav. de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,200	2,53[illegible]
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	38[illegible]
		Total	2,530	2,91[illegible]

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse	180	20[illegible]
Cap Sable	Cap Clair	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O de l'Irlande	2,310	2,65[illegible]
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	38[illegible]
		Total	2,820	3,24[illegible]

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O de la Nouvelle-Ecosse	210	24[illegible]
Cap Sable	Cap Clair	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,310	2,65[illegible]
Cap Clair	Liverpool	En remontant le chenal Saint-George	330	38[illegible]
		Total	2,850	3,27[illegible]

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terreneuve	827	9[illegible]
Cap Race	Malin-Head	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité N. de l'Irlande	1,800	2,07[illegible]
Malin-Head	Liverpool	Descente du Chenal [illegible]	182	21[illegible]
		Total	2,819	3,24[illegible]
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,06[illegible]

Pour plus amples détails, *voir* les tableaux de distances qui précèdent.
Dans les tableaux n° 1 à 6, inclusivement, de la partie II, 1 m. géo. = 1·15 m. sta.
Dans les tableaux des chemins de fer, partie IV de cet annexe, on s'est servi des chiffres suivants 1 m. géo. = 1·158664 m. sta., ce qui expliquera certaines différences.

-Jean, N.-B.; Portland
n date de 1861.

	Distance en milles.	
	Géographiques.	Statutaires.
extrémité		
....	2,200	2,53
eorge	330	38
.....	2,530	2,91

ir.

qu'à l'ex-		
cosse	180	20
à l'extré-		
.....	2,310	2,65
orge.....	330	38
.....	2,820	3,24

ap Clair.

jusqu'à		
-Ecosse	210	24
à l'extré-		
.....	2,310	2,65
orge.....	330	38
.....	2,850	3,27

de l'Irlande.

usqu'à la		
.....	827	95
à l'extré-		
.....	1,800	2,07
.....	182	2
.....	2,819	3,24
rlande....	2,661	3,06

·15 m. sta.
servi des chiffres suivant

No. 7.—Table des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, Liverpool, Havre, Havane et Rio-Janeiro, etc.

De	A	Milles géographiques.
Québec	Louisbourg, par le Cap Nord	742
do	Galway, par Belle-Ile, carte de Colton	2,392
do	Liverpool, par Belle-Ile do	2,661
do	do par le Cap Race do	2,819
do	Havre, par Belle-Ile do	2,761
do	do par le Cap Race do	2,919
do	Havane do	2,891
do	Rio-Janeiro do	5,546
Montréal	Liverpool, par le Cap Race	2,958
do	do par Belle-Ile	2,800
Louisbourg	Galway	2,100
do	Liverpool	2,350
do	Havre	2,450
do	Havane	1,700
do	Rio Janeiro	5,200
Halifax	Galway	2,240
do	Liverpool	2,500
do	Havre	2,600
do	Havane	1,600
do	Rio-Janeiro	5,100
St-Jean	Galway	2,450
do	Liverpool	2,700
do	Havre	2,800
do	Havane	1,550
do	Rio-Janeiro	5,050
Portland	Liverpool	2,856
Boston	Galway	2,600
do	Liverpool	2,895
do	Havre	2,995
do	Havane	1,530
do	Rio-Janeiro	4,935
New-York	Galway	2,700
do	Liverpool	3,094
do	Havre	3,228
do	Havane	1,240
do	Rio-Janeiro	4,885
Philadelphie	Liverpool	3,275
do	Havre	3,358
do	Havane	1,190
do	Rio-Janeiro	4,990
Baltimore	Liverpool	3,450
do	Havre	3,5[illegible]
do	Havane	1,16[illegible]
do	Rio-Janeiro	5,000
Richmond	Liverpool	3,380
do	Havre	3,473
do	Havane	1,090
do	Rio-Janeiro	4,930
Nouvelle-Orleans	Liverpool	4,780
do	Havre	4,838
do	Havane	595
do	Rio-Janeiro	5,315

N° 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160	.....	Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement. Voir annexe n° 30, partie II du rapport des Travaux publics, 1867-81.
Québec	Gaspé	350	510	
Gaspé	Halifax	400	910	
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambuco	390	5 040	
Pernambuco	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.
Liverpool	New-York	3,094
do	Factorerie de York, Baie d'Hudson	2,966
do	Québec	2,661
do	Montréal	2,800
do	Vancouver par le chemin de fer Canadien du Pacifique	5,309
do	Yokohama, Japon, par le ch. de fer do	9,683
do	do Canal Suez, détroit de Malacca et Singapour	11,043
do	do Canal Suez et détroit de la Sonde	11,629
Southampton	do Canal Panama	12,814
do	Saint-Thomas (Antilles)	3,570
do	Jamaïque do	4,270
do	Colon ou Aspinwall (Amérique Centrale)	4,820
do	Panama do	4,865
do	Callao (Amérique du Sud)	6,250
do	Valparaiso do	7,650
do	Demerara do	4,460
do	Bahia (Brésil)	4,408
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178
do	San-Francisco (par Panama)	8,190
do	Victoria, C.-B. do	8,950
do	Wellington (Nouvelle-Zélande) (par Panama)	11,400
do	Yokohama (Japon)	12,710
do	Shanghai (Chine)	13,745

Voir carte du monde par Mercator pour les distances en partant de Southampton.

N° 10.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie transcontinentale.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Singapour do	8,239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles par Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,700	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par Cap Horn	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12.—Tableau des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	''	°	'	''
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisburg, N.-E, phare	45	54	39	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B, boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B	46	03	00	66	38	15
Québec, Qué, citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué	46	23	00	72	33	00
Montréal, Qué	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont, horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton, Ont	43	54	00	79	57	00
Rondeau, Ont., phare, extrémité sud de la jetée de l'est	42	16	35	81	54	35
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur	48	24	00	89	28	00
Winnipeg Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.-B	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—Grand cercle ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokahama, Japon	Port-Simpson	3,866
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,201
Burrard-Inlet	do	1 991
Port-Simpson	do	2,191
Saint-Jean, Terreneuve	Cap Clair	1,670
do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (par Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	891
Belle-Ile	Ile Tory	1,657
Cap Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap Clair	do	316
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	995
New-York	do	1,016

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1·152,664 mille statutaire ou terrestre—1885·11 mètres ou 2028·69 verges,—soit 6086·07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69·160 milles terrestres, et un mille terrestre=0·86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pos. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·58	52	42·67	66	28·21	80	12·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. *Voir* Trautwine, pages 74 et 75.

TA

ROU

TABLEAUX

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,

CHEMINS DE FER

ET

TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,

AVEC

TABLEAUX INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS,

LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,

ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,

ETC., ETC.

1.—Che
Che

2.—Rout
3.—Rout

4.—Popu

5.—Tabl

6.—Popu

7.—Chem
8.—Dista

9.—Dista

10.—Dista

11.—Dista

12.—Mani
13.—Ligne

14.—Super

15.—Table

16.—Table
17.—Popu
18.—Popul

PARTIE III.

INDEX.

N° 1.—Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean. Distances, etc.

Chemin de fer, Québec au lac Saint-Jean.—Parties construites et à construire, subventions, etc.

2.—Route de terre : distances autour du lac Saint-Jean.

3.—Route de terre : distance depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !

4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

7.—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

10.—Distances depuis Port Arthur (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.

11.—Distances depuis Québec jusqu'à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

12.—Manitoba et territoires du Nord-Ouest. Population, propriétés, navigation

13.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes aériennes et sous-marines possédées et exploitées par l'Etat dans les diverses provinces.

14.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.

15.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.

16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

17.—Population du globe terrestre par races.

18.—Population du globe terrestre par religions.

N° 1 A.—Ancien chemin de la malle—De Québec au lac Saint-Jean, en hiver.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Total de distance milles
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e do Noël	11½	34½
2e do Noël	3e do Lac des Roches	9	43½
3e do Lac des Roches	4e do Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier	5e do Pikauba	13	70½
5e do Pikauba	6e do Bédard	12	82½
6e do Bédard	7e do Rivière Upika	12	94½
7e do Rivière Upika	8e do do Pika	10½	105
8e do do Pika	9e do do -aux-Ecorces	11	116
9e do do -aux-Ecorces	10e do Lac Belle-Rivière	10½	126½
10e do Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140½
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle)
do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).
Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Malles discontinuées depuis 1883.

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.
En été les malles sont expédiées par bateau à vapeur *viâ* Chicoutimi.
En hiver elles sont expédiées *viâ* Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain et Chicoutimi.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la pr mière fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de fai un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, l premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance totale d'environ trente mille

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé d Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Sain Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier e le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la constru tion du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au l Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la tr verse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond; de là il s'avanc par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pa propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste—disons 25 milles.

Suivant un memorandum, du 29 novembre 1887, de J. G. Scott, secrétaire et gérant du chemin de fer, la somme des travaux faits et à faire, à cette date était comme suit :—

Chemin de fer—Québec au lac Saint-Jean.	Milles. Intermédiaires.	Milles. Total
Chemin de fer—En progrès depuis 1879 :—		
Québec à Saint-Raymond. Exploité par la compagnie, 1882-83	36	
Saint-Raymond au lac Simon. do 1883-84	10	46
Lac Simon à Rivière-à-Pierre. do 1884-86	12	58
Rivière-à-Pierre au lac Kiskisink. Exploité par l'entrepreneur 1887	78	136
Le reste jusqu'à la Jonction de la Pointe-aux-Trembles près du lac Saint-Jean. Achevé, 1887	41	177
Le reste depuis la Jonction de la Pointe-aux Trembles. Restent à être localisés et construits, y compris le prolongement vers l'ouest jusqu'au terminus à l'eau profonde, à ou près de Roberval, lac Saint-Jean. 1888	13	190

CHEMIN DE FER—QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

TRAFIC POUR L'ANNÉE JUSQU'AU 31 MARS 1887.

Sur les 58 milles de chemin exploités par la compagnie, de Québec à la Rivière-à-Pierre. Suivant le rapport annuel signé par T. LeDroit, président, et J. G. Scott, secrétaire, le 12 mai 1887.

Description.		Nombre.
Passagers		67,994
Tonnes de fret transporté		44,040
Fret classifié comme suit :—		
Bois de chauffage	Cordes.	20,025
Madriers et bois de construction	P. M. P.	7,530,060
Bois carré	Pieds cubes.	62,500
Autres marchandises	Tonnes.	6,804

Un embranchement du chemin de fer, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, long d'environ 70 milles, vers l'est, a été subventionné le 23 juin 1887, par le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 50-51 Vict., chap. 59. On doit commencer sa construction dans les deux années qui suivront le 1er d'août 1887, et l'achever dans les quatre années subséquentes à cette date.

L'embranchement raccordant la ligne des Grandes-Piles, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Tite, avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, à la rivière Jeannotte, à l'extrémité ouest du lac Edouard, long d'environ 55½ milles, est presque à demi achevé.

On a proposé de construire un troisième embranchement, d'environ 30 mille de longueur, pour relier la ligne principale, au lac Edouard avec LaTuque, à quelque 66 milles en amont des Grandes-Piles, ou 100 milles en amont des Trois-Rivières, su la rivière Saint-Maurice. Si le gouvernement subventionne cet embranchement, compagnie offre de faire circuler un bateau à vapeur sur cette partie de la rivière entre le terminus du chemin de fer des Grandes-Piles et LaTuque, qui est navigab pour les bateaux d'un faible tirant d'eau.

Lorsque la ligne principale sera terminée, il deviendra nécessaire de mettre u vapeur sur le lac Saint-Jean et de construire des débarcadères et des phares Roberval, Métabetchouan et à d'autres endroits convenables.

RÉGION ENTRE LE SAINT-MAURICE, QUÉBEC ET LE SAGUENAY.

Dans le voisinage immédiat du chemin de fer, il y a 6 millions d'acres de terr dont au moins la moitié, dit-on, est propre à la colonisation.

Entre le Saint-Maurice et le Saguenay, il y a un territoire estimé à 28 million d'acres, qui peut être colonisé et développé.

RÉGION DU LAC SAINT-JEAN.

Sur les côtés nord, nord-est et ouest du lac, existe une vaste étendue de terr d'alluvion, d'une grande profondeur et très-fertile ; sur le côté sud, le sol n'est pa aussi fertile, ni la couche d'alluvion aussi épaisse que sur les côtés nord et ouest. Comme le lac est protégé par des montagnes, le climat y est comparativement doux moins variable et plus régulier que dans le reste de la province de Québec, tel qu démontré par des observations météorologiques. (*Voir* l'état comparatif des observations thermométriques faites, et des altitudes ou hauteurs au-dessus du niveau de la mer, mesurées durant l'exploration de J. Richardson, en 1870, pages 358, 359 Rapp. Gén. Trav. Pub. 1867-82.)

La chaleur et la pluie ne sont pas aussi excessives que dans la plus grande parti du district de Québec.

Le climat est aussi doux que celui de Montréal, et très favorable à la culture d toute espèce de céréales et de végétaux, y compris le blé d'automne, les betteraves e les navets, et convient particulièrement à l'élevage des bêtes à cornes, des moutons e des porcs.

Le printemps commence 2 ou 3 semaines plus tôt qu'à Québec, et le sol est pré pour l'ensemencement des végétaux avant la débâcle de la glace du lac.

La glace commence à se former en novembre, puis s'étend sur toute la surface d lac, de sorte qu'on peut y charroyer de fortes charges après le 10 décembre. La glac commence à disparaître des bords du lac vers la mi-avril, et la débâcle est complète vers le 12 mai. Le lit du lac est composé de pierre calcaire qui se montre sur sa riv ouest. Les dimensions, l'altitude et la profondeur du lac sont :

Longueur maxima	28 milles.
Largeur "	20 "
Contour	85 "
Etendue	365½ "

Altitude, au-dessus de la mer, 278 pieds d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef, ch. de f., P Q , 8 mars 1881.

Altitude, au dessus de la mer, 293 pieds, d'après le rapport de J. Richard juin 1870.

La profondeur du lac qui est généralement de 3 pieds, à un mille du rivage, augmente de 12 à 54 pieds à partir de 1½ mille jusqu'à 3 milles vers le large, et mesure 60 pieds et plus, vers le milieu du lac, dont la plus grande profondeur varie de 6 225 pieds.

Le territoire entier qui reste à coloniser et à développer au moyen de communications par chemins de fer et bateaux à vapeur, dans les régions du Saint-Maurice,

Québec, du Saguenay et du lac Saint Jean, au nord, contient autant de terre arable que les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

La colonisation de la contrée, le long de la ligne principale, de Québec au lac Saint-Jean, et le long de l'embranchement de Saint-Tite, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Trois-Rivières jusqu'aux Grandes-Piles, sur le Saint-Maurice, augmente rapidement depuis 1882-83.

N.-B.—Pour une description complète des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, pour ce qui regarde le climat, le sol, les minéraux, les forêts, les produits, etc., *voir* annexe n° 8, pages 344 à 446 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82, par G. F. Baillairgé, député ministre des travaux publics. *Voir* aussi le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes, du 14 février 1881.

Pour les subventions accordées au chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean et à ses embranchements, voir les pages suivantes.

N° 1 B.—SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.			Par qui accordée.	Subventions en argent.
1882. 17 mai..	45 Vic.,	chap	14...	Gouvernement fédéral—	$
1883. 25 mai...	46	do	25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout ...	384,000
1885. 20 juil...	48-49	do	59...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout. ...	80,000
1886 2 juin....	49	do	10...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condititon que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout	96,000
1887. 23 juin...	50-51	do	24...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, subvention n'excédant pas $1 961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subvention de $3,200 par mille, accordée par le 45 Vict. ch. 14, et le 46 Vict ch. 25) et ne devant pas excéder en tout	186,295
				A la Cie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions antérieures, de la cité de Québec au lac Saint-Jean, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout	28,800
				Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, après le 1er août 1887.	
				Total par le gouvernement fédéral	775,095
1882.....	45	do	23...	Le gouvernement provincial a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs.	
				Total à part la subvention en terre..... $850,000	
1886.....	49-50	do	76...	Suivant cet acte, la subv. en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres p. 170 milles, peut être convertie en une subv. en espèces de 350. l'acre payable à l'échéance de la subv. en terre et de 35 cts. en sus par acre, lorsq le gouv. aura vendu ces terr. et aura été payé p. cette vente, pourvu que la comp. demande cet. convers. dans les 2 années qui suiv. la passation de cet acte, 21 juin 1886.	
				Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la compagnie $595,000	
				Total par le gouvernement prov	1,445,000
1883.....	.....			Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé	350,000
				Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.....	2,570,095

N° 1 C.—SUBVENTION accordée au chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean longueur probable, 70 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1887.			$
23 juin.	50-51 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral—	
		A la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour construire 30 milles de chemin de fer, du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, subvention de pas plus de $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout.	96,000
		Pour être commencés dans les 2 années et terminés dans les 4 années qui suivront le 1er août 1887.	

Le terminus probable sera à Saint-Alphonse, à 10 milles en bas de Chicoutimi.

La distance de Chicoutimi à l'église de la Pointe-aux-Trembles, en suivant le chemin le plus court, est de 61.75 milles.

La dernière subvention a été transférée, en 1887, par la compagnie du Saguenay et du lac Saint-Jean, à la compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Par une lettre en date du 6 juin 1888, M. E. Ménard, marchand, de Roberval, nous apprend qu'il a construit un quai mesurant 75 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, ainsi qu'un bateau à vapeur de 100 pieds de long par trente de large qui sera prêt à faire le service sur le lac Saint-Jean, durant l'été de 1888; il a, de plus, préparé quelques bouées pour indiquer le chenal du lac et il croit qu'il en faudra à peu-près une trentaine.

N° 1 D.—SUBVENTION accordée au chemin de fer qui relie les Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Longueur probable, 55½ milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1885.			$
20 juil...	48-49 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par la 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de $217,600.	
1887. 23 juin..	50-51 Vic., chap. 24	A la compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses Laurentides et du Saguenay, pour la section de leur chemin, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (au lieu de la subvention accordée par l'acte passé en les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chaptre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles), une subvention de	217,600
		Pour être commencée dans les 2 ans et terminée dans les 4 ans, qui suivront le 1er août 1887.	

N.B.—Cet embranchement fut ouvert au trafic sur un parcours de 20 milles, vers le nord-est depuis la station de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Piles, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 1er décembre 1886.

La somme des travaux faits et à faire, le 1er décembre 1887, était comme suit :—

			Milles.
1. Chemin de fer—Exploité à partir de Saint-Tite.....	Longueur.	..	22·5
2. Voie formée—Prête à recevoir les lisses.....	do	..	3·0
3. A construire, jusqu'à la jonction de la rivière Jeannotte, branche de la rivière Batiscan, à l'extrémité ouest de l'île du lac Edouard	do	..	30·0
Total des Grandes Piles à la jonction.....	do	..	55·5

On a récemment lancé un bateau à vapeur pour faire le service sur le Saint-Maurice, entre le terminus du chemin de fer des Grandes Piles et La Tuque. Ce bateau pourra être utilisé probablement dans le cours de l'été de 1888.

ROUTE DE TERRE.

N° 2.—Distances autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministè des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Embouchure de la Petite-Décharge.....	.....	.....	A l'extrêm. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont...	4·00	4·00	do par le chemin non termin.
Embouchure de la Belle-Rivière.....	3·50	7·50	do do du rivage.
Saint-Jérôme.....	4·50	12·00	do S-E du lac St-Jean p. le c. du ri
Embouchure de la riv. Metabetchouan.	6·00	18·00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du ri
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord.....	5·00	23·00	do do
Embouchure de la rivière Ouiatchouan.	4·50	27·50	do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6·00	33·50	do O. do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8·00	41·50	do S.-O. do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1·50	43·00	A l'extrém. S.-O. do
do Mistassini.....	5·50	48·50	do N.-O. do
do Peribonca	10·50	59·00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge...	19·25	78·25	A l'extrémité nord-est ou pied du lac.
do Petite do ...	2·50	80·75	do est do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages...	4·50	.....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière.....	7·50	.....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan
Distance par le chemin direct qui n'est pas terminé.	8·50	.....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

N.B.—Voir annexe n° 8 du Rapport général sur les Travaux publics, 1867-82, contenant la description du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay.

ROUTE DE TERRE.

N° 3.—DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par le plus court chemin postal jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Saint-Félicien	8·50	38·00	Sur le côté sud de la riv. Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouc., à l'extrém. S.-O. ou supérieure du lac St-Jean.
Saint-Prime	8·00	29·50	A l'extrém. S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des Sauvag.	.....	.....	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval	6·00	21·50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Ouiatchouan.	4·50	15·50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	11·00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan	6·00	6·00	do do do
Saint-Jérôme (voir note)	0·00	0·00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville	9·50	9·50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note)	14·50	24·00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do	14·75	38·75	do do
Chicoutimi do	12·00	50·75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville	10·00	60·75	A la tête ou extrémité O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis de la Grande Baie	2·50	63·25	A l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables.	.....	10·50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.	.....	20·50	6¼ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
De Grand-Brûlé à Saint-Dominique	.....	16·50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en aval de Chicoutimi	.....	24·30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en amont de Tadoussac	.....	60·26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.

N° 4.—POPULATION des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total. Familles	Total. Personnes.	Observations.
COMTÉ DE CHICOUTIMI.					
Autour du lac Saint-Jean.					
Canton de Normandin	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	.....	.....	Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Prime	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis de Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	.....	.....	Côté O. du lac.
Saint-Jérôme	277	1,803	.....	.....	Extrémité S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma	113	710	.....	.....	Sur l'Ile entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.					
Hébertville	421	2,501	.....	.....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables	220	1,511	.....	.....	Côté E., Riv.-aux-Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la décharge du lac Kinogami.
			853	5,594	
Le long de la rivière Saguenay.					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne	198	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	.....	.....	do N. do
Saint-Alphonse	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie-des-Ha! Ha!
Bagotville (seulement le village)	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean	89	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
			3,722	23,530	
COMTÉ DE SAGUENAY.					
Tadoussac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					
Côte nord en bas de Tadoussac	.....	.....	.....	7,337	
Total	.....	.....	.....	32,409	

N° 5.—TABLEAU des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

De	A	Distances intermédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes Montmorency	4	7	do
Chutes Montmorency	Ange-Gardien	3	10	do
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	do
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	do
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps	Baie Saint-Paul	24	60	do
Baie Saint-Paul	Les Eboulements	9	69	do
Les Eboulements	Saint-Irénée	9	78	do
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	do
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	do
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	do
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	do
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière-Noire	10	109	do
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	do
Port-au-Persil	Pointe-au Bouleau	9	126	do
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	do
Trav.. Anse-du-Portage (à trav. l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	do
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	do
Tadoussac	Les Petites-Bergeronnes	9	142	do
Les Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	do
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	do
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—portages.
Portneuf	Saut-au-Cochon	7	185	do
Saut-au-Cochon	Ilots-de-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilots-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	Sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	do
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière Godbout	27	264½	do do
Rivière Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	do do
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	Sur la grève.
Trinité	Ilots-à-Caribou	7½	291	do
Ilots-à-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	do
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
Jambon	Rivière Sainte-Marguerite	12	333	do do
Rivière Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	do do
Sept-Iles	Rivière Moisy	19	364	Sur la grève.
Rivière Moisy	Rivière-à-la-Truite	8	372	do
Rivière à-la-Truite	Cormoran	8	380	do
Cormoran	Pigou	7	387	do
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière Matémek	7	401	do do
Rivière Matémek	Rivière Chaloupe	8	409	do do
Rivière Chaloupe	Rivière Sheldrake	7	416	do do
Rivière Sheldrake	Rivière-du-Tonnerre	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre	Portage du Loup-Marin	8	431	do do
Portage du Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	do do
Rivière-à-la-Pie	Rivière Saint-Jean	7	445	do do
Rivière Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	do do
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	do do
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	do do
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Anse-au-Blanc-Sablon	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.
Anse-au-Blanc-Sablon	Baie de Forteau	12	769	
Baie de Forteau	Pointe-Amour. Phare	4½	773	

N.B.—*Voir* n° 13, pour les lignes télégraphiques de la Rive Nord et l'embranchement de Chicoutimi depuis la Baie-Saint-Paul.

N° 6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu....	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do ...	163	1,133
Mille-Vaches	.....	1,115	do }	109	1,037
Portneuf	1,790	.....	do }		
Saut-au-Gauchon	.....	.....	2	45	290
Ilots-de-Jérémie	.....	.....	1	.....	.....
*Betsiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552	.....	110	176	687
Pointe-aux-Outardes	.....	.....	5	.....	.....
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière Godbout	.....	.....	17	13	69
Pointe-des-Monts	108	243	3	.....	.....
Trinité	.....	.....	3	.....	.....
Ile-aux-Œufs } Pointe-aux-Anglais } Rivière-Pentecôte } Cailles-Rouges }	.....	.....	.....	24	127
Ilots-à-Caribou	.....	.....	.....	9	65
*Rivière-Sainte-Marguerite	.....	.....	2 }	83	385
*Sept-Iles	191	.....	35 }		
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite	.....	.....	2	.....	.....
Cormoran	.....	.....	2	.....	.....
Pigon	.....	.....	6	.....	.....
Rivière-au-Bouleau	.....	.....	2	.....	.....
Rivière Matômek	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-à-la-Chaloupe	.....	.....	2	.....	.....
Rivière Sheldrake	.....	.....	6 }	24	133
Petit-Manitou	.....	.....	.....		
Rivière-au-Tonnerre	.....	.....	5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin	.....	.....	3	.....	.....
Rivière-à-la-Pie	.....	.....	6	42	240
Rivière Saint-Jean	.....	.....	13	27	173
*Longue-Pointe	.....	.....	14 }	75	310
*Mingan	560	.....	110 }		
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc	.....	.....	.....	35	177
Nataskouan	358	490	44	53	286
Nampissipi } Havre-à-la-Croix }	.....	.....	.....	22	90
Mécatina	280	410	Non obtenu. }	48	254
Tête-à-la-Baleine	.....	.....	.....		
Baie-des-Moutons	.....	.....	.....	89	425
Tabatière } Anse-des-Dunes } Saint-Augustin } Blanc-Sablon } Bonne-Espérance }	.....	.....	.....		
*Romaine	266	341	Non obtenu....	68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* *Voir* observations sur la page suivante.

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Matshiamits	56	267	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine	.....	.....	68	245
	99	458	316	1,228

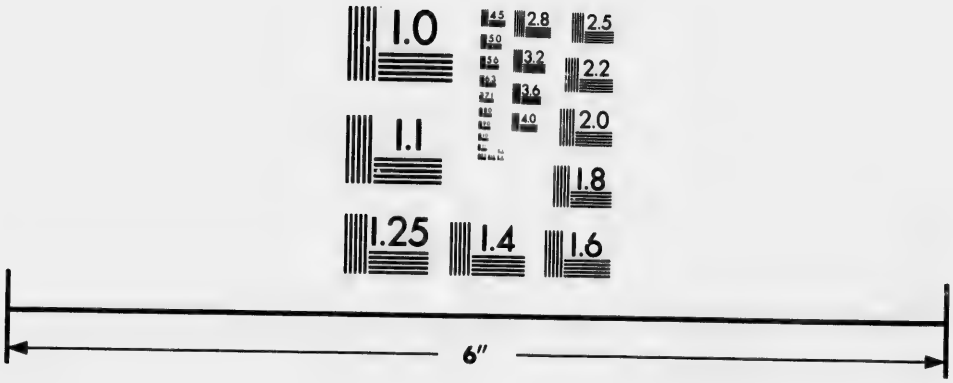
La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat ; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Saut-au-Cochon jusqu'à Romaine ; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 7.—DISTANCES—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

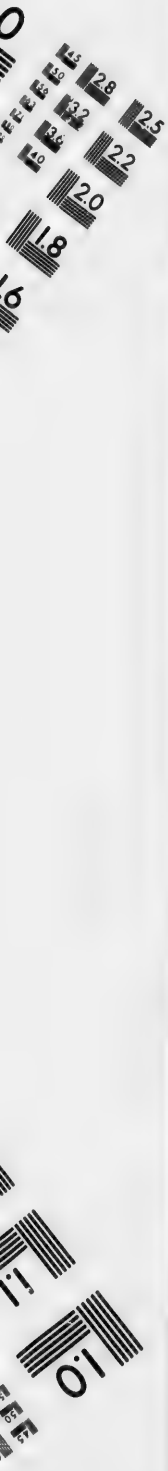
De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Summerside	17	49	do do
Summerside	Alberton	53	102	do do
Alberton	Tignish	14	116	do do
Charlottetown	Mount Stewart	22	.....	
Mount Stewart	Georgetown	24	46	do do
do	Souris	39	61	do do
ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.				
Charlottetown	La ligne du comté	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Cap Traverse	16	48	Diligence.
Cap Traverse	Cap Jourimain	12	60	Bateaux-traineaux.
Cap Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.B.	131	336	Chemin de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.E.	145	250	do
do	Québec, P.Q	542	647	do
ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.				
Charlottetown	Georgetown	46	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.E	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.B.	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q	625	768	do

IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503


2.8
2.5
3.2
2.2
3.6
2.0
1.8
1.1
1.0

N° 8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B	500	.....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B	89	589	do
Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.-E.	35	553	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Summerside à Charlottetown, I.P.-E	49	602	Chemin de fer de l'I. P.-E.
Québec à Truro, N.-E	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E	43	668	Embranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E	9	677	do
Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E	50	727	do Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Québec à New-Glasgow, N.-E.	668	.....	Ch. de fer Intercol. et embr. de Pictou
New-Glasgow au détroit de Canso	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885.
Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.

No. 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à la Rivière-du-Loup	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
Edmundston à Frédéricton	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick
Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	388	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	388	.....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine.
do McAdam à Saint-André	43	471	Ch. de f du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	463	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
De Québec à Edmundston	206	.....	Comme ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction McAdam	51	370	do et du Canada.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.

—	Distances intermédiaire.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E	42	.....	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis, ch. de f. en partie const.	18	60	
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

NOTE.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

De Digby à Annapolis une ligne de chemin de fer est en partie construite et l'on continue sa construction en 1888.

Voir note sur la page précédente, au sujet du nouveau terminus du chemin de fer Intercolonial à Lévis, qui est raccourci de 10 milles.

N° 10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince Arthur's-Landing, lac Supérieur) jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

—	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 429 milles. (*Voir* tableau suivant.)

N° 11.—Distances de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

Route d'été par les chemins de fer et les vapeurs des lacs, 1884 à 1888.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord	159	159
	Ottawa, ligne principale du C.C.P.	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C.C.P.	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville	43½	568½
	Owen-Sound	73½	642
	Canal du Sault-Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C.C.P.	429	1,601

Note.—La route de Québec, à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, *voir* la Partie IV, table n° 2.

Pour les tableaux comparatifs des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux États-Unis, dans l'Amérique du Nord, *voir* Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour autres détails, *voir* Partie IV.

N° 12.—MANITOBA et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Localités.	1884. Population.	1884. Valeur de la propriété imposable.
		$
Emerson, frontière des Etats-Unis 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique	1,500	706,725
Winnipeg	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie	2,551	2,300,000
Brandon	2,082	3,014,306
Régina	613	500,000
Calgary	300	500,000

CHIFFRE DE LA POPULATION ET DES VOTEURS.—Ce qui suit est un sommaire classifié de la population et des voteurs dans chacun des nouveaux districts électoraux, en 1886.

Localités.	Population.	Voteurs.
Assiniboïa	795	506
Beautiful Plains	1,665	654
Brandon-Est	2,919	1,247
Brandon-Ouest	2,855	1,396
Carillon	1,861	642
Cartier	1,112	788
Cypress	2,194	913
Dennis	2,735	1,289
Dufferin-Nord	1,750	1,294
Dufferin-Sud	1,607	1,872
Emerson	4,813	889
Kildonan et Saint-Paul	787	553
Lakeside	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye	2,739	920
Lorne	2,210	1,149
Minnedosa-Est	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest	1,400	814
Morris	7,398	1,700
Mountain	2,419	1,196
Norfolk	1,918	925
Portage	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood	1,771	902
Russell	1,420	744
Saint-André	1,639	701
Saint-Boniface	2,149	807
Saint-Clement	1,046	605
Saint-François-Xavier	1.026	1,007
Shoal Lake	2,175	1,731
Souris	1,185	529
Springfield	1,262	638
Turtle Mountain	3,048	1,371
Westbourne	1,195	850
Winnipeg (Nord et Sud)	19,574	7,891
Woodlands	1,721	952

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge	100	10
Rivière Assiniboine	700	2
Lac Winnipeg	350	9
Rivière Saskatchewan	1,000	5
Rivières Athabasca et de la Paix	1,000	1

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.
CONSTRUITES.

Noms des stations. De	A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes.	Date de l'établissement
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14		14	1er avril 18[illegible]
Section du Cap-Breton.					
Meat-Cove	Baie d'Achepé	10½			7 nov. 18[illegible]
Baie d'Achepé (Aspee)	Havre-O'Neil (Maison à Michemin)	15	25½		1er août 18[illegible]
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½		
Baie Nord d'Iganiche	Havre d'Iganiche	10½	45		1er avril 18[illegible]
Havre d'Iganiche	McLennan's	23	68		
Havre de McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud)	19	87		
Havre de Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100		
Baddeck	Englishtown	6	106		1er jan. 188[illegible]
Englishtown	Anse de Kelly	2	108		19 juil. 188[illegible]
Anse de Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble)	6	114		
Grand-Bras-d'[illegible]	Sydney Nord	12½	126½		7 nov. 188[illegible]
	Lignes aériennes 12[illegible] / Câble 0½			126½	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9			10 juin 1881
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24		1er déc. 188[illegible]
Village de l'Etang-du-Nord	Phare do	1	25		do
Phare do	Havre-aux-Maisons (1/10 mille de câble)	8	33		do
Havre-aux-Maisons	Ile de Wolfe	28½	61½		25 sept. 1881
Ile de Wolfe	Grosse-Ile	11	72½		17 août 1880
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½		18 fév. 1882
do	I. aux Oiseaux (tout câble)	18¼	101¾		20 août 1881
do	Meat-Cove do	55	156¾		7 nov. 188[illegible]
	Lignes aériennes 83⅔ / Câble 73⅓			156¾	
Pointe-Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.					
Lingan	Pointe-Basse	5		5	1er août 18[illegible]
Section de la Nouvelle-Ecosse					
Dartmouth		0			Oct. 1879.
Musquodoboit		28½	28½		
H.-aux-Nav. *viâ* Anse-aux-M.		23½	52		
Tangier		20½	72½		
Sheet-Harbour		18	90½		
Havre-du-Castor		10	100½		
Liscomb		36	136½		
Sherbrooke		11½	148		
Havre d'Isaac		36	184		
Anse de Manthorn		3	187		
Torbay		10	197		
Whitehaven (ligne de ceint.)		11	208		
			208		

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes	Date de leur établissement.
Escuminac.					
Chatham	Ruisseau-Noir	5½			
Ruisseau-Noir	Baie-du-Vin	15	20½		
Baie-du-Vin	Escuminac	9½	30		
Escuminac	Phare de la Pointe-Escuminac	12	42		
				42	1er fév. 1885.
Quarantaine.					
Québec	L'Ange-Gardien	13			
L'Ange-Gardien	St-Pierre (¾ mille de câble)	4	17		
Saint-Pierre	Sainte-Pétronille	4½	21½		1er déc. 1884.
Sainte-Pétronille	Saint-Laurent	6½	28		
Saint-Laurent	Saint-Jean	7	35		
Saint-Jean	Saint-François	6¾	41¾		1er mars 1885.
Saint-François	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble)	9	50¾		
Quai de la Grosse-Ile	Hôpital	1¼	52		Juin, 1885.
	Milles. Lignes aériennes 46; Câbles 6			51	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes	Date de leur établissement
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N.-B.					
East-Port, Maine.	Welchpool ($1\frac{7}{8}$ mille de câble)	$\frac{33}{38}$			
Welchpool	Cable-Hut (Anse de la Liberté)	$7\frac{1}{2}$		$9\frac{7}{8}$	1er mai 188[illegible]
Section de Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (Long-Rem.) câble	$7\frac{1}{4}$			
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	$10\frac{1}{4}$		18 nov. 188[illegible]
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward	6	$16\frac{1}{4}$		26 nov. 188[illegible]
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	$18\frac{1}{4}$		18 janv. 188[illegible]
Grand-Havre	Anse-au-Loup-marin	$4\frac{1}{2}$	$22\frac{3}{4}$		1er nov. 188[illegible]
Anse-au-Loup-marin	Southern-Head	$5\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{4}$		18 janv. 188[illegible]
	Lignes aériennes..... 29			$28\frac{1}{4}$	
	Câbles ..... $9\frac{1}{8}$				
	$38\frac{1}{8}$			$38\frac{1}{8}$	
Anticosti.					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère	28			16 oct. 188[illegible]
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	$44\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	$72\frac{1}{4}$	do
Baie-aux-Renards	Pointe-Heath	23			11 août 188[illegible] / 20 juillet 188[illegible]
Pointe-Heath	Pointe-Sud	$32\frac{1}{2}$	$55\frac{1}{2}$		27 do 188[illegible]
Pointe-Sud	Crique-à-la-Chaloupe	$17\frac{1}{2}$	73		7 do 188[illegible]
Crique-à-la-Chaloupe	Lac-Salé	$52\frac{1}{2}$	$125\frac{1}{2}$		19 oct. 188[illegible]
Lac-Salé	Pointe-Sud-Ouest	15	$140\frac{1}{2}$		18 do 188[illegible]
Pointe-Sud-Ouest	Rivière-Jupiter	7	$147\frac{1}{2}$		
Rivière-Jupiter	Rivière-à-la Loutre	$17\frac{1}{2}$	165		
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187		8 oct. 188[illegible]
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis)	10	197		
Cap-à-l'Aigle	Baie-de-l'Ouest	14	211		1er août 188[illegible]
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214		1er juill. 188[illegible]
	Lignes aériennes..... 242			214	
	Câble ..... $44\frac{1}{4}$				
				$286\frac{1}{4}$	
Rive sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis (Subventionné par l'État—la Ligne de télégraphe *Great North Western*)	Bassin-de-Gaspé	206		206	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	Longueurs—Distances en milles statutaires. En construction	Longueurs—Distances en milles statutaires. Lignes complètes	Date de leur établissement
Rive Nord du Saint-Laurent.					
Québec	Murray Bay	90			Ligne de la Cie de Télé. G. N. W.
Murray Bay	Saint-Fidèle	10	10		23 juill. 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon	11	21		
Saint-Siméon	Baie des Rochers	12	33		
Rivière-aux-Canards	St-Etienne (ligne de ceinture)	17			Nov. 1886.
Baie des Rochers	Anse-du-Portage	11	44		23 juill. 1881.
Anse-du-Portage	Tadoussac (1½ mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46		
Tadoussac	Bergeronnes	15	61		7 nov. 1881.
Bergeronnes	Escoumains	12	73		
Escoumains	Saut-au-Mouton	16	89		
Saut-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100½		Octobre 1882.
Village de Portneuf	Phare de do	9	109½		
Phare de do	Saut-au-Cochon	7	116½		
Saut-au-Cochon	Betsiamits (Bersimis)	31	147½		
Betsiamits (Bersimis)	Pointe-aux-Outardes (câble)	12	159½		
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	18	177½		Août 1883.
Manicouagan	Rivière Godbout (câble)	26	203½		Octobre 1883.
Rivière Godbout	Pointe-des-Monts	18½	222		do
Pointe-des-Monts	Baie-de-la-Trinité	7½	22[illegible]		Déc. 1883.
Baie-de-la-Trinité	Pentecôte	31	260½		do
Pentecôte	Sept-Iles (*voir la note)	100	36[illegible]		24 déc 1884.
Sept-Iles	Rivière Moisy (*voir la note)	18	378½		4 février 1885.
	Total en opération... Lignes aériennes..... 356½ Câbles..... 39½	395½			
Rivière-Moisy	Riv.-à-la-Chaloupe (*voir note)	60		395½	4 février 1885.
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste de Mingan	50			1er nov. 1886.
Poste de Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18			
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64			
Nataskouan	Tshikaska	18			
Tshikaska	Wapitagum	42			
Wapitagum	Mécatina	33	Distance estimée.		Projetée.
Mécatina	Shecatica	50			
Shecatica	Bonne Espérance	49			
Bonne-Espérance	Anse-au-Blanc-Sablon	24			
Anse-au-Blanc-Sablon	Baie de Forteau	12			
Baie de Forteau	Phare de Pointe-Amour	4½			
	Distance totale	820			

NOTE.—La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Murray Bay, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1881, à partir de Murray Bay, en descendant, jusqu'à un point situé à 45 milles en bas de la Rivière-Moisy, 1er novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 14 milles à l'est de l'Anse-au-Blanc-Sablon, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Détroit de Belle-Ile.

Voir les tables précédentes N° 5, 6, 7.

Les distances indiquées dans la table n° 5 ne s'accordent pas avec celles ci-dessus, pour la raison qu'elles ont été estimées dans plusieurs cas, et que la ligne télégraphique ne suit pas partout la même route.

* NOTE.—Les distances données sur les tableaux antérieurs ont été estimées d'après des mesurements faits par eau entre les caps. Par mesurement réel, la ligne, telle que construite, autour des baies, etc., a la longueur qui suit:

Pentecôte à Sept-Iles	100 milles.
Sept-Iles à Rivière-Moisy	18 do
Rivière-Moisy descend. à la R. au Merisier (15 milles à l'ouest de la R. Chaloupe)	45 do
	163 do

No. 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-St-Paul	Saint-Urbain	9			
St-Urbain	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	37	46		
Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	Saint-Alexis	31½	77½		1er sept. 1881.
St-Alexis	Saint-Alphonse de Bagotville	3	80½		
St-Alphonse de Bagotville	Chicoutimi	11½	92		
	Ligne aérienne			92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17			Jan. 1883.
Fort-Qu'Appelle	Buttes du Tondre	46	63		Sept. 1883.
Buttes du Tondre	Humbolt	78	141		1878-9.
Humbolt	Saskatchewan	55	196		Nov. 1883.
Saskatchewan	Battleford	85	281		1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark)	Prince Albert, ligne d'embran			83	Déc. 1883.
Battleford	Fort Pitt Nouvelle ligne	89	370		Août 1887.
Fort Pitt	Victoria do	138½	508½		do 1887.
Victoria	Fort-Saskatchewan do	49	557½		do 1887.
Fort-Saskatchewan	Fort Edmonton do	24	581½		1878-9.
				581½	
Embranchements.					
Traverse de Clark	Saskatoon			14	
Edmonton	Saint-Albert			9	Mai 1885.
Sections du sud du chemin de fer.					
*Jonction de Galt	Lethbridge	107			
Lethbridge	McLeod	28½	135½		
McLeod	Fort-McLeod	½	136	136	Mai 1885.
Mâchoire d'Orignal	Montagne-des-Bois			90½	Juin 1885.
	Total, lignes du N.-Ouest			914	

* Louée à la "North-Western Coal and Navigation Company."

N.B.—La construction de la nouvelle ligne, de Battleford à Edmonton, sur la rive nord de la Saskatchewan-Nord, a été complétée, et l'ancienne ligne abandonnée le 1er août 1887.

La nouvelle ligne est en partie construite sur des poteaux de fer, les distances, etc., sont comme suit:—

	Milles.
Battleford à Fort-Pitt, poteaux de fer	89
Fort-Pitt à Moose, poteaux d'épinette rouge	62
Moose à Victoria do do	76½
Victoria au Fort-Saskatchewan, poteaux d'épinette rouge	49
Fort-Saskatchewan à Edmonton do do	24
Total	300½

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
Colombie-Britannique.			
Lignes aériennes de l'Ile Vancouver—			
Victoria	Baie-du-Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Victoria	Pointe-Clover	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington Pointe-Clover	Dungeness	1884	17
Câbles du détroit de Georgie—			
Traverse du Bras Saanich		1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11½
New-Westminster	Matsqui (y compris câbles)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Crique-de-la-Cache do	1864 et 1878	181
Crique-de-la-Cache do	Barkerville, Cariboo	1865 et 1878	272½
do	Kamloops	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (lignes principales) 2 câbles d'un ½ mille chaque		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing (Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)			18
De New-Westminster à Port-Moody			7½
	Total de milles		721½

N.B.—Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis à 8 milles de Matsqui.

	Milles.
Ligne aérienne	680½
Câbles	41
	721½

Voir page suivante.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

PARTIE TRANSFÉRÉE À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

	Milles.
Les anciennes lignes entre Victoria et la Crique-de-la-Cache (comprenant les câbles à travers le détroit de Georgie)	356
Et de la Crique-de-la-Cache à Kamloops	48
Ainsi que les embranchements :—	
De New-Westminster à Port-Moody	7½
De Victoria à Dungeness. Câble à travers le détroit de San-Juan-de-Fuca	19½
Total transféré à la Cie du ch. de fer Can. du Pac.	431

PARTIE MISE EN OPÉRATION PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT.

La nouvelle ligne longue de 4 milles, qui a été construite et qui relie la station de Ashcroft à la Crique-de-la-Cache.

	Milles.
Cette ligne et celle s'étendant de la Crique-de-la-Cache à Baskerville, mesurent	272½
Et l'embranchement de New-Westminister au débarcadère de Ladner	18
Total opéré par la Cie du ch. de fer C. du P. pour l'Etat.	290½
Total des anciennes lignes	721½

MEMO—La station de Ashcroft est située sur la ligne du chemin de fer. Le Ashcroft indiqué sur les cartes imprimées n'a été qu'un bureau temporaire, depuis, abandonné, et situé à quelque distance à l'ouest de la station Ashcroft.

La distance entre Victoria et Nanaïmo est d'environ 73 milles.

Celle entre Victoria et Esquimault d'environ 3 milles.

N° 13. — Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'État dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Longueur de la ligne.		Longueur totale.		
	Aérien.	Câbles	Aérien.	Câbles.	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	.....	334	.....	.....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	.....	339	.....	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable	16	1¾	355	2½	357½
De Mabou à Chéticamp	53	.....	408	.....	410½
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	.....
De Chatham à Escuminac	42	.....	71	.....	80⅛
Québec—					
Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin de Gaspé; Bureaux de la Cie de télégraphe *Great-North-Western*; Iles de la Madeleine	206	.....	.....	.....	.....
Ile d'Anticosti	83⅜	73⅜	289⅜	.....	.....
Rive nord du Saint-Laurent	242	44⅞	531⅝	117⅝	.....
Chicoutimi	356¼	39¼	867⅝	156⅞	.....
Quarantaine, Grosse-Ile	92	.....	979⅜	156⅞	.....
	46	6	1,025⅜	162⅞	1,188⅛
Territoire du Nord-Ouest	914	.....	.....	.....	914
Colombie-Britannique	680½	41	.....	.....	721½
Totaux	3,113⅛	215¼	.....	.....	3,328⅜

Voir les notes des pages précédentes relativement aux lignes de *Québec*, du *Territoire du Nord-Ouest* et de la *Colombie-Britannique*.

LIGN

TARIF

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

N° 13.—Lignes télégraphiques de l'État.—Rive nord

Distances intermédiaires.	BUREAUX. (Les lignes sur lesquelles ces bureaux sont situés s'étendent au nord et au nord-est de la Baie-Saint-Paul).	Chicoutimi.	Saint-Alphonse.	Saint-Alexis.	La-Cruche (Lac Ha ! Ha !)	Saint-Urbain.	Baie-St-Paul.	Murray Bay (Malbaie).	Saint-Fidèle.	Saint-Siméon.	Tadousac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.	Portneuf.	Saut-au-Cochon.	Betsiamits.
Milles	Distances progressives.	0	11½	14½	46	83	92	122	132	143	168	183	195	211	222½	238½	269
0	Chicoutimi	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	25	25	25	25
11½	Saint-Alphonse	.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	25	25	25
3	Saint-Alexis	.....	.....	0	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	25	25	25
31½	La-Cruche (Lac Ha ! Ha !)	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	25
37	Saint-Urbain	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	25
9	Baie-St-Paul	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	25
30	Murray Bay (Malbaie)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20
10	Saint-Fidèle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	15	20	20
11	Saint-Siméon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	15	20
25	Tadoussac	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15	20
15	Bergeronnes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15	15
12	Escoumains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15	15
16	Saut-au-Mouton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15	15
11½	Portneuf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15	15
16	Saut-au-Cochon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	15
31	Betsiamits	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0
27	Manicouagan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Rivière Godbout	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18½	Pointe-des-Monts	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7½	Baie-de-la-Trinité	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Pentecôte	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29½	Sept-Iles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Rivière Moisy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45	Rivière-à-la-Chaloupe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	Mingan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	Pointe-aux-Esquimaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Saint-Siméon.	Tadoussac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.
43	168	183	195	211
30	20	20	20	25
30	20	20	20	20
30	20	20	20	20
5	20	20	20	20
5	15	15	20	20
5	15	15	20	20
5	15	15	20	20
5	15	15	15	15
0	15	15	15	15
...	0	15	15	15
...	...	0	15	15
...	...	...	0	15
...	...	...	...	0
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...

Rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent—TARIF.

Portneuf.	Saut-au-Cochon.	Betsiamits.	Manicouagan.	Rivière Godbout.	Pointe-des-Monts.	Baie de la Trinité.	Pentecôte.	Sept-Iles.	Rivière-Moisy.	Rivière Chaloupe.	Mingan.	Pointe-aux-Esquimaux.
222½	238½	269½	296½	325½	344	351½	382½	412	431	476	526	544
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	25	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35
20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35	35
15	20	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	25	25	25	25	25	35	35	35
15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	25	35	35
15	15	15	15	20	20	20	20	25	25	25	35	35
0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35	35
...	0	15	15	15	20	20	20	20	20	25	25	35
...	...	0	15	15	15	15	15	20	20	25	25	25
...	...	...	0	15	15	15	15	20	20	20	25	25
...	...	...	...	0	15	15	15	15	20	20	25	25
...	...	...	...	...	0	15	15	15	15	20	20	20
...	...	...	...	...	...	0	15	15	15	20	20	20
...	...	...	...	...	...	...	0	15	15	15	20	20
...	...	...	...	...	...	...	...	0	15	15	20	20
...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	15	15	20
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	15	15
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0	15
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0

NOTE.

Ce tarif est celui d'une dépêche de 10 mots ou moins, outre la signature et l'adresse.

Lorsque le taux est de 25 c. ou moins, ajoutez 1 c. pour chaque mot en sus de 10.

Lorsque le taux est de 35 c. ou moins, ajoutez 2 c. pour chaque mot en sus de 10.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et se terminant à Québec, ajoutez 15 c., et 1 c. au tarif de la ligne de l'Etat.

Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et au delà de Québec, ajoutez le taux entier de la Cie de Télégraphe du Grand-Nord-Ouest au tarif de la ligne de l'Etat.

Toutes les dépêches locales, entre les différents bureaux de la ligne de l'Etat, seront mises au compte du bureau de destination.

Quant aux dépêches étrangères, c'est-à-dire celles qui sont expédiées au delà des lignes de l'Etat, la répartition s'en fera au bureau de répartition et de tranfert de la Baie-Saint-Paul, en indiquant les proportions respectives pour "la ligne de l'Etat" et "les autres lignes."

N° 13.—RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—CANADA.

LOCALITÉS— DISTANCES—TARIFS.

Localités.	Distances totales en milles. Lig'es terrestres.	Câble.	Totaux.	Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.
Nouvelle-Ecosse—				
Entre Sydney-Nord et Meat-Cove, Cap-Nord.....	126	½	126½	25c. et 2c.
Entre Barrington et le phare du cap de l'Ile-de-Sable.....	16	1¾	17¾	12c. et 1c.
Nouveau-Brunswick—				
Entre les bureaux du Grand-Manan.....	21	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Campo-Bello.	8	7¼	.....	25c. et 2c.
do do do do et Eastport, Maine, E.-U.....	.....	1¾		
Entre Chatham et Escuminac.	43	.....	86⅛	25c. et 2c. / 15c. et 1c.
Québec—				
Entre les bureaux des îles-de-la-Madeleine.....	83¾	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Sydney-Nord....	126½	73⅜	283¼	75c. et 5c.
do do de l'Ile d'Anticosti	214	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Gaspé.	28	44¼	286¼	75c. et 5c.
do do de la Rive Nord du St-Laurent, à l'est de Bersimis.	.....	.....	.....	15c. et 1c. } Suivant la distance.
do do de la Rive-Nord du St-Laurent, à l'est et à l'ouest de Bersimis..	430¼	39¼	469½	35c. et 2c. } Suivant la distance.
do do l'Ile d'Orléans	24	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Québec.	17	¾	.....	15c. et 1c.
do do do et Grosse-Ile.....	5	5¼	.....	25c. et 1c.
do do Grosse-Ile et Québec.....	.....	.....	52	25c. et 1c.
Territoire du Nord-Ouest—				
Entre Qu'Appelle et Edmonton.	537	.....	.....	
Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert	83	.....	.....	75c. et 5c.
do do Saskatoon.....	14	.....	.....	
do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan.....	244¾	.....	.....	
do do Fort Albert.....	9	.....	.....	
do de la Jonction-de-Galt à Fort-McLeod..	136	.....	.....	
do de la Mâchoire-de-l'Orignal à la Montagne-de-Bois	90½	.....	894¼	
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.				
EXEMPLE—De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel ; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 3c. pour chaque mot additionnel				
Colombie-Britannique—				
Entre Ashcroft et Barkerville.....	276½	.....	276½	50c. et 3c.
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.				

En proportion de sa population le Canada jouit de plus grands avantages sous le rapport du télégraphe que tout autre pays du monde. Il y a en Canada un bureau télégraphique par 1,914 âmes, tandis que le rapport n'est que d'un bureau pour 3,700 âmes aux Etats-Unis, et de un pour 6,508 dans la Grande-Bretagne. Grâce à de tels moyens de communication, même dans les régions éloignées, où la population est faible pour le présent, l'immigrant ne se sent pas loin de son pays d'origine, quel que soit l'endroit où il se fixe au Canada, et il lui est possible de disposer de ses récoltes, etc., aux meilleures conditions possibles.

N° 14.— SUPERFICIE et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie	1880	240,274	37,882,712
	Belgique	1885	11,373	5,853,278
	Iles Britanniques et Gibraltar, etc.	1881	121,609	35,410,120
	Bulgarie	1881	24,699	2,007,919
	Danemark and Islande	1880	58,759	2,002,704
	France	1886	204,092	38,218,903
	Empire allemand	1885	211,196	46,552,680
	Grèce	1879	25,014	1,979,453
	Hollande (Pays-Bas)	1885	12,648	4,336,012
	Italie	1885	114,410	29,699,785
	Monténégro	1879	3,550	250,000
	Portugal	1881	35,552	4,708,178
	Roumanie	.....	46,314	5,376,000
	Russie d'Europe	.....	2,261,526	93,973,425
	Servie	1886	18,759	1,952,321
	Espagne	1884	197,767	16 958,178
	Suède et Norvége	1885	294,184	6,489,669
	Suisse	1880	15,992	2,846,102
	Turquie d'Europe	.....	126,013	8,987,040
	Total	.....	4,020,731	345,790,479
Asie	Afghanistan	.....	278,600	2,500 000
	Arabie (Ind.)	.....	1,500,000	3,265,000
	Belochistan	.....	140,000	1,000,000
	Indie anglaise	.....	1,129,630	205,670,421
	Empire chinois, y compris poss. française	.....	4,519,150	420,279,110
	Iles des Indes Orientales	.....	786,500	34,500,000
	Autres Indes	.....	873,151	36,504,250
	Turkistan indépendant	.....	194,345	3,000,000
	Japon	.....	148,456	36,700,118
	Perse	.....	610,000	7,654,000
	Etablissements portugais	.....	7,923	843,256
	Russie d'Asie	.....	6,195,763	10,028,435
	Turquie do	.....	730,008	16,174,156
	Inde	.....	471,549	52,002,924
	Total	.....	17,585,073	833,121,670
Afrique	Abyssinie	.....	158,000	3,000,000
	Algérie et autres possessions françaises	.....	575,421	5,000,000
	Afrique britannique du Sud	.....	456,000	3,000,000
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas	.....	4,000,000	50,000,000
	Egypte	1882	394,345	6,500,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.	.....	19,784	711,546
	Libérie	.....	15,000	1,100,000
	Guinée inférieure	.....	280,000	2,000,000
	Madagascar	.....	228,500	3,500,000
	Maroc	.....	219,000	8,000,000
	Etats libres d'Orange	1880	41,640	133,518
	Etablissements Portugais	.....	697,335	2,488,506
	Sahara	.....	2,500,000	5.000,000
	Sénégambie	.....	147,000	4,000,000
	Soudan	.....	1,250,000	30,000,000
	Transvaal	.....	112,700	800,000
	Tripoli	.....	344,000	1,200,000
	Tunis	.....	45,716	2,000,000
	Zanzibar	.....	625	200,000
	Etats libres de Congo	.....	1,056,200	27,000,000
	Total	.....	12,541,266	155,633,570

N.B.—Possessions françaises en Asie—environ 90,000 milles carrés—17 millions d'âmes.

N° 14.—Superficie et population du globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population
Amérique du Nord...	Confédération canadienne.	1881	3,470,392	4,550,0[illegible]
	Groënland (territoire libre de glaces)	1879	34,015	10,0[illegible]
	Mexique	1882	743,948	10,447,9[illegible]
	Terreneuve	1881	42,734	196,4[illegible]
	Etats-Unis	1880	3,557,009	50,550,0[illegible]
	Total Amérique du Nord		7,848,098	65,754,3[illegible]
Amérique du Sud (y compris les Indes Occidentales.)	Indes Occidentales		150,000	2,600,0[illegible]
	République Argentine		515,700	2,942,0[illegible]
	Bolivie	1881	772,548	1,952,0[illegible]
	Brésil	1885	3,219,003	12,933,3[illegible]
	Chili	1885	293,290	2,520,4[illegible]
	Colombie	1881	504,773	4,000,0[illegible]
	Equateur		251,326	1,004,6[illegible]
	Guiane	1881	178,370	341,8[illegible]
	Patagonie		375,000	200,0[illegible]
	Pérou	1876	405,123	3,000,0[illegible]
	Uruguay	1884	73,538	560,0[illegible]
	Vénézuela	1884	632,695	2,121,9[illegible]
	Total Amérique du Sud		7,371,366	34,176,3[illegible]
	Total Amérique du Nord et du Sud		15,219,464	99,930,7[illegible]
Australasie	Australie	1884	2,952,941	2,669,8[illegible]
	Nouvelle-Zélande	1886	104,403	620,5[illegible]
	Tasmanie	1884	26,375	130,541
	Total		3,083,719	3,420,91[illegible]
Polynésie			350,000	30,200,000

RÉCAPITULATION.

		Milles carrés.	Population.
Europe	Soit		4,020,731	346,000,000
Asie	do		17,585,073	833,000,000
Afrique	do		12,541,266	155,000,000
Amérique	do		15,219,464	100,000,000
Polynésie	do		3,433,719	30,200,000
Grand total			52,800,253	1,464,200,000

15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais en 1887—Bartholomew—1887.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
Europe—		
Iles Britanniques	121,483	35,241,482
Heligoland	½	2,001
Gibraltar	1¾	18,381
Malte et Gozo	124	154,256
	121,609	35,416,120
Asie—		
Cyprès	3,707	186,173
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant)	1,382,624	253,891,821
Ceylan	25,365	2,761,396
Aden et les îles Nicobar	3,192	20,128
Etablissements des détroits	1,445	540,000
Burma, supérieure	190,000	4,000,000
Borneo-Nord et Hong Kong	22,041	310,402
Ile Labuerne, Aden, Kuria, île Muria, Périm et Mosha, Kamaran, Keeling et les îles Socotra	1,593	51,569
	1,629,967	261,761,489
Dans l'Océanie—		
Nouvelle-Galles du Sud	309,175	921,268
Queensland	668,224	309,913
Australie méridionale	903,690	317,043
Victoria	87,884	961,276
Australie occidendale	975,920	32,958
Tasmanie	26,375	130,541
Nouvelle-Zélande	104,403	605,736
Norfolk, les îles Figi, etc	96,779	266,872
	3,172,450	3,545,607
Afrique—		
Colonie du Cap et ses dépendances	219,700	1,252,247
Terre de Basuto	10,293	128,000
Natal	18,755	418,731
Bechuana Land	184,500	33,000
Baie Walfisch	480	800
Sierra-Leone	1,000	60,546
Rivière Gambie	69	14,150
Côte-d'Or et Lagos, Saint-Hélène	19,900	743,250
Ascension, Treatan D'Acunham, île Maurice, etc	1,104	371,172
Amsterdam-Nord et Saint-Paul	28	.....
	455,829	3,021,996
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,406,542	4,324,810
Terreneuve	42,734	196,411
Bermudes	19	14,888
Bahamas	5,390	43,521
Jamaïque	4,193	580,804
Turque, îles Caicos et les îles Cayman	447	7,178
Honduras Britanniques	7,562	27,452
Antilles occidentales	1,570	444,566
	3,468,457	5,639,630
Dans l'Amérique du Sud—		
Trinidad	1,755	166,628
Guiane anglaise	85,425	269,330
Iles Falkland	6,500	1,553
Georgie-Sud	1,570	.....
	95,250	437,511
Total de l'empire britannique	8,943,562	309,822,353

N° 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

Noms.	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recensement.	Populatio par mille ca
Empire britannique	8,950,000	310,000,000	34·4
do russe	8,500,000	104,000,000	12·3
do chinois	4,500,000	420,000,000	91
Etats-Unis	3,600,000	51,000,000	14·1
Empire brésilien	3,200,000	13,000,000	4·1
République française et ses colonies	1,000,000	62,000,000	62·0
Empire allemand	400,000	47,000,000	117·5
Espagne (y compris les colonies)	360,000	25,000,000	69·4
Italie	115,000	30,000,000	260·9

N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

Race.	Où située.	Population.
Indo-germanique ou arienne	Europe, Perse, etc	553,000,000
Mongolique ou turanienne	La plus grande partie de l'Asie	641,000,000
Sémitique ou hamitique	Afrique du Nord, l'Arabie	66,000,000
Nègre et bantue	Afrique-Centrale	152,000,000
Hottentote et bosjemane	Afrique du Sud	200,000
Malaise et polynésienne	Australasie et Polynésie	36,000,000
Sauvage américaine	Amérique du Nord et du Sud	16,000,000
Total		1,464,200,000

N° 18.—POPULATION DU GLOBE PAR RELIGIONS.

Chrétiens	394,000,000
Juifs	7,000,000
Mohamétans	171,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	178,000,000
Payens et fétichistes	171,000,000
Divers et inconnus	40,200,000
Total	1,464,200,000

nsidérables.

lation er recen- ent.	Populatio par mille car
00,000	34·1
00,000	12·1
00,000	91·4
00,000	14·1
00,000	4·1
00,000	62·0
00,000	117·5
00,000	69·4
00,000	260·4

AR RACES.

	Population.
..	553,000,000
..	641,000,000
..	66,000,000
..	152,000,000
..	200,000
..	36,000,000
..	16,000,000
.	1,464,200,000

GIONS.

394,000,000	
7,000,000	
71,000,000	
03,000,000	
78,000,000	
71,000,000	
40,200,000	
64,200,000	

PARTIE IV.

TABLEAUX COMPARATIFS DES DISTANCES, ETC.,

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE,

A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,

PAR LES ROUTES OCÉANIQUES LES PLUS COURTES,

ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS COURTES

QUI RELIENT LES DEUX OCÉANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

AUSSI

PAR LE CANAL DE SUEZ

ET PAR LE CANAL DE PANAMA.

N.B.—La route la plus longue de Liverpool à Yokohama, par le Canada, est moindre que la plus courte route à travers les Etats-Unis, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco.

La route d'été la plus courte est celle *viâ* Québec.

Lorsque la "ligne courte" sera construite, *viâ* Montréal, Lennoxville et Mattawamkeag, la route d'hiver la plus courte, sera *viâ* Saint-André ou Saint-Jean, N.-B.

On a établi le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver, et d'autres parties du chemin de fer ont été construites, ce qui a augmenté sa longueur depuis la préparation des tableaux suivants, mais ceci n'affecte la distance totale entre Liverpool et Yokohama, que de 27 milles en plus, différence peu impoetante.

N° de renv
non co

INDEX des t
bama,
courtes
qu'à Sa

N° 1....	A 1.
1.....	A 2.
2....	B. ..
3....	C ....
4....	D 1..
5....	D 2.
6....	E 1.
7....	E 2..
8....	F 2..
8....	F 1..
9....	F 3..
10....	G 1..
11.....	G 2..
12....	H ....
13.....	A....
14....	A ....

N° de renvoi, 35,526.
non compris les items 44 à 51.

PARTIE IV.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les Etats-Unis jusqu'à San-Francisco.

N° 1....	A 1.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1....	A 2.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2....	B.	ROUTE de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; puis par la ligne auxiliaire du C.C.P. jusqu'à Owen-Sound; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par le C.C.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-88.
3....	C	ROUTE de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit; les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; puis par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4....	D 1.....	ROUTE de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc. :—Par les chemins de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5....	D 2.	ROUTE de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6....	E 1.	ROUTE d'Halifax et Québec, avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André :—Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7....	E 2.....	ROUTE d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8....	F 2.....	ROUTE de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; puis jusqu'au Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
8....	F 1.....	ROUTE de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
9....	F 3.....	ROUTE de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
10....	G 1.....	ROUTE de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par les chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Témiscouata et Intercolonial; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
11....	G 2.....	ROUTE de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
12....	H	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13....	A.....	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec et Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14....	A	DETAILS—Route A—*Suite :*—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne principale, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1887.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite.*

No 15...	B	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand-Tronc.
16...	C	DÉTAILS—Route C :—Tableau comparatif des distances de Québec et autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.
17 et 18	A à H.	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., jusqu'à Yokohama
19...	A à H.	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, sur les routes respectives indiquées à travers le Canada par Port-Moody.
20...	A 1, A 2	SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa.
21...	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22...	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites-Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23...	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la Compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.
24...	E 1, E 2, F 2, F 3.	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.
25 A	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe, d'Esquimault à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
25 B	.....	SUBVENTIONS accordées pour l'extension de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Montréal et Saint-Jérôme (long de 33 milles), jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.
25 C	.....	SUBVENTION accordée pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Metapédiac, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la Baie-des-Chaleurs.
26...	I 1.....	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des Etats-Unis.
27...	I 2.....	ROUTE de Portland, Chutes-Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des Etats-Unis.
28...	J 1.....	ROUTE de Boston, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des Etats-Unis.
29...	J 2.	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven, et Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30...	K 1	ROUTE de New-York, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line—Chicago, Rock Island et Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31...	K 2.....	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32...	K 3.....	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
33...	L 1.....	ROUTE de PHILADELPHIE, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Détroit et Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Fin.*

N° 34...	L 2.....	ROUTE de Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
35...	L 3.....	ROUTE de Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
36...	M 1.....	ROUTE de Baltimore, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Baltimore et Ohio—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
37...	M 2.....	ROUTE de Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
38...	M 3.....	ROUTE de Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
39...	N 1.....	ROUTE de Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond et Ohio—Louisville et Nashville—Louisville, Evansville et Saint-Louis et San-Francisco.
40...	N 2.....	ROUTE de Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond, Fredericksburg et Potomac—Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
41...	N 3.	ROUTE de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Richmond et Danville—Western Railway of Alabama—Louisville et Nashville—Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
42...	O	ROUTE de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
43...	I 1 à O.	RÉCAPITULATION—Routes I 1, I 2, J 1, J 2, K 1, K 2, K 3, L 1, L 2, L 3, M 1, M 2, M 3, N 1, N 2, N 3, O :— Etat comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, par les routes respectives indiquées à travers les Etats-Unis, par San-Francisco.
44...	....	NOTES 1, 2, 3, 4, 5, concernant l'ouverture, l'équipement, le trafic, les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique. Note 6. Le transfert du chemin de fer du Nord entre Québec et Montréal, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Note 7. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
45...	.....	DISTANCES comparatives de Liverpool à Yokohama, par les routes suivantes :— N° 1. Québec. Route d'été actuelle. 2. Montréal. Ligne courte à travers l'Etat du Maine, E.-U. 3. Halifax. Route d'hiver actuelle. 4. Boston, Chicago et San-Francisco, E.-U. 5. Canal de Suez et Détroit de Malacca. 6. Canal de Suez et Détroit de Sonde. 7. Canal de Panama. 8. Sommaire des routes nos 1 à 7 inclusivement.
46...	.....	CHEMIN de fer de la Ligne Courte, tel qu'adopté :—Montréal à Lennoxville, Mattawamkeag, Moncton et Halifax. A l'ouest de Moncton.
47...	.....	CHEMIN de fer de la Ligne Courte, tel qu'adopté :—Moncton à Sydney, Cap-Breton, N.-E., à l'est de Moncton.
48...	.....	TRAVERSÉE de l'Océan Pacifique par le vapeur "Abyssinia" de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Yokohama, Japon, à Vancouver, Colombie-Britannique, Canada.
49...	.....	CANAL de Panama.
50...	.....	LES principaux projets de canaux inter-océaniques à travers l'Isthme de Panama, examinés par le congrès international de 1879.
51...	.....	CANAL de Suez.

ROU

POUR
POUR

Pour les
I 1 à O, ou I
Pour ré
Pour ch
Pour ca

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY.

POUR DÉTAILS, voir Nos 1 à 25.
POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir N° 19.

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

Pour chemin de fer du Pacifique, etc., voir N° 44.

Pour canaux de Panama et de Suez, etc., voir Nos 45 à 51.

Par la lign
Aussi ro

De

Liverpool .....
Québec .....

Port-Moody...

Total—Liverp

Total—Liverp
Total—Québe

Liverpool .....
Port-Moody ...
Nanaimo .....

Total—Liverp
Victoria... . .

Total—Liverp

Total—Québe

N. B.—Po
leurs embranc
14, 20 à 25.
Pour les t
Le chemi
été complété l

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 1.—Route de Québec.

Par la ligne principale des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique, Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-Francisco, Californie.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race ..... Océan Atlantique	.....	2,819 0	3,249
Québec	Trois-Rivières ..... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	66·8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal....	82	137·9	159
	Ottawa ..... Ch. de fer Canadien du Pacifiq.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury	324	514 7	591
	Port-Arthur	547	987·3	1,138
	Winnipeg	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie	56	1,408·0	1,623
	Brandon	77	1,474·8	1,700
	Qu'Appelle	191	1,640·5	1,891
	Régina	33	1,669·2	1,924
	Calgary	482	2,087·3	2,406
	Stephen	123	2,194·0	2,529
	Savona-Ferry	268	2,426 5	2,797
	Port-Moody	215	2,613·1	3,012
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canad. du Pacifiq....A 1		9,806·0	11,303
	A déduire la différence entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Détroit de Belle-Ile		9,648·0	11,121
Total—Québec	do		6,987·0	8,054
Liverpool	Port-Moody *viâ* Québec, ch. de fer de la R.N. et C. du Pac.		5,431·7	6,261
Port-Moody	Nanaïmo, Ile Vancouver.....A travers le détroit de Georgie		39·0	45
Nanaïmo	Victoria do .....Le long du côté N.-E. du détroit. Ch. de fer		63·3	73
Total—Liverpool	do do .....Détroit de Georgie		5,534·0	6,379
Victoria	San-Francisco, Californie.....Océan Pacifique		759·0	875
Total—Liverpool	do *viâ* Québec et Port-Moody		6,293·0	7,254
Total—Québec	San-Francisco *viâ* Québec et Port-Moody		3,474·0	4,005

N. B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., *voir* tableaux n°s 13, 14, 20 à 25.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux n°s 17, 18, 19.

Le chemin de fer Nanaïmo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 2.—Route de Québec, Owen-Sound, Lacs Huron et Supérieur.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa ; de là par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound ; de là en traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; puis par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884–1888.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race ..... Océan Atlantique	.....	2,819 0	3,249
Québec	Trois-Rivières ..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66 8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal	82	137·9	159
	Ottawa ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231·6	267
	Perth ..... Ligne auxiliaire du ch de fer Can. du Pac.	59	282·8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto	199	455 4	525
	Orangeville	43½	493·1	568·5
	Owen-Sound	73½	556·9	643
	Canal du Saut-Ste-Marie ..... Lac Huron	250	773·8	892
	Port-Arthur ..... Lac Supérieur	280	1,016·7	1,172
	Winnipeg ..... Chemin de fer Can. du Pacific.	429	1,388·9	1,601
	Portage-la-Prairie	56	1,437·5	1,657
	Brandon	77	1,504·3	1,734
	Qu'Appelle	191	1,670 0	1,925
	Régina	33	1,698·7	1,958
	Calgary	482	2,116·8	2,440
	Stephen	123	2,243·5	2,563
	Savona-Ferry	268	2,456·0	2,831
	Port-Moody	215	2,642·5	3,046
Port-Moody	Yokohama ..... Océan du Pacifique	.....	4,374·0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, *viâ* Cap-Race		9,835·0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.		158·0	182
	Yokohama, *viâ* le détroit de Belle-Ile.		9,677·0	11,155

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *viâ* la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer Grand-Tronc, *voir* n° 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances des diverses routes, *voir* tableaux n°s 17, 18, 19.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit en 1886–87, une voie ferrée de Montréal à Toronto, 349 milles de longueur, *via* Vaudreuil et Perth.

Le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto a une longueur de 333 milles.

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—Route de Québec et Chicago.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

De	A	Parcours intermédiaire Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race — Océan Atlantique		2,819·0	3,249
Québec	Montréal — Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148·4	171
	Toronto — Chemin de fer du Grand-Tronc.	333	437·2	504
	Détroit	231	637·6	735
	Chicago — Chemins de fer des Etats-Unis	268	870·2	1,003
	Saint-Paul-Ouest	410	1,225·8	1,413
	Minneapolis	10	1,234·5	1,423
	Emerson	381	1,565·1	1,804
	Winnipeg — Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622·3	1,870
	Portage-la-Prairie	56	1,670·9	1,926
	Brandon	77	1,737·7	2,003
	Qu'Appelle	191	1,903·4	2,194
	Régina	33	1,932·0	2,227
	Calgary	482	2,350·2	2,709
	Stephen	123	2,456·9	2,832
	Savona-Ferry	268	2,689.4	3,100
	Port-Moody	215	2,875·9	3,315
Port-Moody	Yokohama — Océan Pacifique.		4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et Chicago		10,069·0	11,606
	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
	Yokohama *viâ* détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago		9,911·0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route jusqu'à Port-Moody, *voir* n° 16.

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, *voir* nos 17, 18, 19.

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 4.—Route de Louisbourg et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Miles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Louisbourg ..... Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg	Port-Mulgrave ..... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	New-Glasgow ..... Emb. du ch. de fer Intercol.	80	138·8	160
	Truro	43	176·1	203
	Moncton ..... Chemin de fer Intercolonial	125	284·6	328
	Jonction de Chatham	72	347·0	400
	Rimouski	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup	65	609·0	702
	Québec	126	718·3	828
	Jonction St-Martin ..... Ch. de fer de la Rive-N.	159	856·3	987
	Montréal	12	866·7	999
	Ottawa *viâ* St-Martin ..... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	*1,095
	Jonction Sudbury	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie	56	2,126·4	2,451
	Brandon	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle	191	2,358·9	2,719
	Régina	33	2,387·5	2,752
	Calgary	482	2,805·7	3,234
	Stephen	123	2,912·4	3,357
	Savona-Ferry	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody	215	3,331·4	3,840
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		10,055·0	11,591
Liverpool	Louisbourg ..... Océan Atlantique		2,350·0	2,709
Louisbourg	Truro ..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial		176·0	203
Truro	Halifax ..... Chemin de fer Intercolonial		54·0	62
Total—Liverpool	Halifax *viâ* Truro et chemin de fer Intercolonial		2,580·0	2,974
Liverpool	Louisbourg		2,350·2	2,709
Louisbourg	Truro		176·1	203
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean *viâ* Louisbourg, Truro, Moncton		2,711·9	3,126
	Saint-André do do		2,785·6	3,211
	Saint-Stephen do do		2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, *voir* n°s 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

La distance de Louisbourg à un point vis-à-vis Port-Mulgrave (détroit de Canso) est de 83 milles, suivant une exploration faite en 1885; les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage difficile.

Voir rapport, C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de l'Etat, 18 janvier 1886.

Voir note n° 21 au sujet de la subvention, etc.

Voir note du tableau n° 9, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

*Les 12 milles de la jonction Saint-Martin à Montréal ne sont pas inclus dans les tableaux qui suivent.

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 5.—Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montreal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Louisbourg ..... Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg	New-Glasgow—*Voir* Route D 1	139	160
New-Glasgow	Saint-Jean, N.-B ..... Chemin de fer Intercolonial	223	257
Saint-Jean	Jonction Mattawamkeag... Chemins de fer St-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Lac Mégantic. ..... Continuation projetée de l'International	117	135
Lac Mégantic	Sherbrooke ..... Chemin de fer International	60	69
Sherbrooke	Montréal ..... Chemin de fer Grand-Tronc	88	101
Montréal	Jonction Saint-Martin..... Chemin de fer Can. du Pacifique	10	12
Jonction St-Martin	Port-Moody... Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, *voir* D 1	2,475	2,853
Total—Louisbourg	Port-Moody ..... Chemin de fer	3,240	3,734
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,964	11,485

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19.
Pour les subventions, *voir* n°s 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.
Saint-Jean à Vanceboro' ..... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag ..... do Maine Central, 56·0 do
Vanceboro' à Portland ..... do do 250·7 do
La ligne ci-dessus est appelée "Ligne Courte de chemin de fer" entre Montréal et l'Océan Atlantique; à son achèvement, probablement en 1888, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'étendra de son nouveau terminus "Vancouver" (14 milles à l'ouest de Port-Moody), sur le Pacifique, à Louisbourg ou Sydney, Cap-Breton, sur l'Atlantique.
Voir tableaux n°s 7, 9, 11, et les notes n°s 21, 23, 24.

ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 6.—Route d'Halifax et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André.

Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse.....Océan Atlantique	.....	2,500·0	2,881
Halifax	Truro.....Chemin de fer Intercolonial			
	Moncton	62	53·8	62
	Jonction de Chatham	125	162·2	187
	Rimouski	72	224·7	259
	Rivière-du-Loup	237	430·3	496
	Québec	65	486·7	561
	Trois-Rivières	126	596·0	687
	Jonction Saint-Martin.....Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662·8	764
	Ottawa.....Chemin de fer Canadien du Pacifique	82	733·9	846
	Jonction de Sudbury	108	827·6	954
	Port-Arthur	324	1,108·7	1,278
	Winnipeg	547	1,583·3	1,825
	Portage-la-Prairie	429	1,955·5	2,254
	Brandon	56	2,004·0	2,310
	Qu'Appelle	77	2,070·8	2,387
	Régina	191	2,236·5	2,578
	Calgary	33	2,265·2	2,611
	Stephen	482	2,683·3	3,093
	Savona Ferry	123	2,790·0	3,216
	Port-Moody	268	3,022·5	3,484
Port-Moody	Yokohama.....Océan Pacifique	215	3,209·1	3,699
		.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Québec et chemin de fer C. P.		10,083·0	11,622
Liverpool	Halifax.....Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax	Truro		53·8	62
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, *viâ* Halifax et Moncton		2,738·8	3,157
Saint-Jean	Saint-André.....Chemin de fer *Grand Southern*		73·7	85
Total—Liverpool	Saint-André, *viâ* Halifax, Moncton et Saint-Jean		2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 7.—Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax.....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax	Saint-Jean.....Chemin de fer Intercolonial	239	276
Saint-Jean	Montréal *viâ* Jonction St-Martin—Pour détails, *v.* Route D 2.	393	452
Montréal	Port-Moody—For détails, *voir* Route D 1.	2,485	2,865
Total—Halifax	Port-Moody.....Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody	Yokohama.....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,991	11,516

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n°s 23, 34.
Voir notes à la fin de ces tableaux, concernant le chemin de fer de la " Ligne Courte " telle qu'adoptée.

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 8.— Route Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Québec; de là, par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique	.....	2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Jonction Frédéricton.....Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton.....	22	59·0	68
	Edmundston.....	160	197·8	228
	Rivière-du-Loup, ch. Témiscouata.....Chemin de fer	80	267·2	308
	Québec.....Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières.....Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction St-Martin, 12 milles de Montréal	82	514·5	593
	Ottawa .....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608·2	701
	Jonction Sudbury.....	324	889·2	1,025
	Port-Arthur	547	1,363·7	1,572
	Winnipeg	429	1,736·0	2,001
	Portage-la-Prairie	56	1,784·6	2,057
	Brandon.....	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle.....	191	2,017·1	2,325
	Régina	33	2,045·7	2,358
	Calgary.....	482	2,463·8	2,840
	Stephen	123	2,570·6	2,963
	Savona Ferry.....	268	2,803·1	3,231
	Port-Moody.....	215	2,989·6	3,446
Port-Moody.....	Yokohama .....Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....F. 2.		10,063·6	11,600
Liverpool.....	Saint-Jean .....Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Moncton .....Ch de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton.....	Québec		433.8	500
Total—Liverpool	Québec, *viâ* Saint-Jean, Moncton .....Ch. de fer Intercolonial		3,211·0	3,701
	Ottawa, *viâ* Saint-Jean, Moncton...Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		3,442·0	3,968
	Winnipeg.....		4,570·0	5,268
	Port-Moody.....		5,824·0	6,713
	Yokohama ..... Océan Pacifique F. 1.		10,197·0	11,755
Saint-Jean.....	Halifax, *viâ* Moncton et Truro .....Chemin de fer Intercolonial		239·4	276
	Frédéricton, *viâ* Jonction de Frédéricton.....		59·0	68
	Saint-André, *viâ* chemin de fer *Grand Southern*		73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19.
Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, *voir* n° 22. Chemin de fer complété dans l'été de 1888.

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 9.—Route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean.....Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean	Jonction de Mattawamkeag...Chemin de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Montréal, *viâ* jonction de Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2	265	305
Montréal	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,485	2,865
Total—Saint-Jean	Port Moody. Chemin de fer	2,878	3,317
Port-Moody	Yokohama.....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-Jean et Vanceboro'.....Chemin de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag..... do Maine Central, 56·0 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 10.—Route de Saint-André, Nouveau-Brunswick et Québec avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

Par Woodstock et Edmundston, et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André ..... Océan Atlantique	.....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam, Ch. de fer du N.-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock	51	81·5	94
	Edmundston	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup ..... Chemin de Témiscouata	80	249·0	287
	Québec ..... Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	413
	Trois-Rivières ..... Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal	82	496·2	572
	Ottawa ..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	589·9	680
	Jonction Sudbury	324	871·0	1,004
	Port-Arthur	547	1,345·6	1,550
	Winnipeg	429	1,717·8	1,980
	Portage-la-Prairie	56	1,766·3	2,035
	Brandon	77	1,833·1	2,114
	Qu'Appelle	191	1,999·8	2,304
	Régina	33	2,027·5	2,337
	Calgary	482	2,445·6	2,819
	Stephen	123	2,552·3	2,942
	Savona Ferry	268	2,784·8	3,210
	Port-Moody	215	2,971·3	3,425
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique	.....	10,025·3	11,556
Liverpool	Saint-André ..... Océan Atlantique	.....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam ..... Chemin de fer	43	37·3	43
Jonction McAdam	Jonction Frédéricton	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton	22	19·1	22
Frédéricton	Edmundston	160	138·8	160
Edmundston	Rivière-du-Loup. Chemin de Témiscouata			
	Chemin de fer complété en 1888	80	69·4	8
Rivière-du-Loup	Québec ..... Chemin de fer Intercolonial	126	109·3	126
		471		
Total—Liverpool	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup	.....	3,088·6	3,560
Frédéricton	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton C. de f.	68	59·0	68
Saint-André	do par le chemin de fer *Grand Southern*	85	73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. *Voir* n° 22 ; voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 11.—Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André ..... Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag ..... Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-Américain	91	105
Jonction de Mattawamkeag	Montréal *viâ* Jonct. St-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2.	265	305
Montréal	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,485	2,865
Total—Saint-André	Port-Moody ..... Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	4.374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-André à Vanceboro' ..... Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.
Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag ..... Ch. de fer Maine Central, 56 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec.

Par chemin de fer projeté.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, *viâ* Cap Race	.....	2,558·0	2,949
Chatham	Jonction de Chatham ..... Chemin de fer Intercolonial	9	7·8	9
	Edmundston ..... Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec ..... do	170	290·6	335
	Montréal, Jonct. de St-Martin ... Ch. de fer de la Rive-N.	189	428·5	494
	Ottawa ..... Ch. de fer Canad. du Pacific.	108	522·3	602
	Winnipeg	1,300	1,650·1	1,902
	Port-Moody	1,445	2,903·7	3,347
Port Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec	.....	9.836·0	11,338

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec *via* Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.	Milles	Milles	Milles		Complété.	
Québec	1,567	.....	0	.....	.....	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 8, Québec à Montréal Non ajoutée ci-dessus
Québec à la Jonction Saint-Martin	1,468	12	159	1874	1878	
Jonction Saint-Martin à Montréal	1,420	C	171	.....	.....	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.						
DIVISION-EST—LIGNE PRINCIPALE.						
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction	1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap 8, 19 avril 1884. Montréal à Ottawa
Ottawa à Pembroke	1,195	225	372	1871	1877	
Pembroke à Mattawan	1,101	319	466	1879	1882	Subvention en argent au Canada Central
Mattawan à Callander	1,075	345	492	1880	do	
Section Est, par contrat, Cie C.C.P.						*Section Est.*
Callander à la Jonction Sudbury	976	444	591	1881	1883	Callander à Selkirk.
Jonction Sudbury à Michipicoton	766	654	801	1883	Par contrat, 1886.	
Michipicoton au Pic	626	794	941	do	do	Subvention en argent à la Cie du C.C.P.
Pic à Nepigon (*Red Rock*)	496	924	1,071	do	do	Subvention en terre
Nepigon (*Red Rock*) à Port-Arthur	429	991	1,138	do	Complété, 1884.	
DIVISION-OUEST.						
Section de la Baie-du-Tonnerre.						
Port-Arthur à Ignace	277	1,143	1,290	1876	1883	*Divers contrats.*
Section de Wabigoon.						
Ignace à Portage-du-Rat	132	1,288	1,435	1878	do	Port-Arthur à Selkirk

ROUTE A.
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
1,914,000.00	Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. T. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. *Voir* Acte 39 Vic., chap 2, 24 décembre 1875. Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord Québec à Ottawa :— Montant payé jusq. 30 juin 1883...$13,117,730.54 do voté pour l'année 1884... 239,475.00 Total des dépen., à l'exclu. de $2,250,000 de réclamations en litige.....$13,357,205.54 *Voir* note n° 20, relative aux subventions du gou. féd. 1884
Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap 8, 19 avril 1884. Montréal à Ottawa	Chemin de fer de la Rive-Nord, vendu par le gouvernement provincial :— De Saint-Martin—Section-Est.....$4,000,000.00 Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882. De Montréal—Section-Ouest..... 3,600,000.00 A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882. Total.....$7,600,000.00 *Voir* Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.
1,440,000.00	
Subvention en argent au Canada Central..	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière.
1,446,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
Section Est. — Callander à Selkirk. — Subvention en argent à la Cie du C.C.P.	Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie 16 février 1881, $1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $22,500,000, et une avance sur ce chiffre de $7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'Acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
10,000,000.00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.
Subvention en terre.. 12,500,000.00	Subvention en terres, Section-Est—Evaluées à 650 milles, et 9,615 35 acres par mille 6,250.000 acres. La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Nepigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
Divers contrats. — Port-Arthur à Selkirk	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, $926,000 pour l'achèvement, etc.
14,113,122.00	Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à St-Boniface, 22 milles, et St-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.

DÉTAILS—
N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Quebec et Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*	Milles	Milles	Milles	Milles.	Complété.	
DIVISION-OUEST—*Suite.*						
Section du Portage-du-Rat.						
Portage-du-Rat à Selkirk	21	1,399	1,546	1878	1883	Selkirk à Winnipeg...
Selkirk à Winnipeg.	0	1,420	1,567	1876	1881	
Section de Brandon.						
Winnipeg à Portage-la-Prairie	56	1,476	1,623	1881	..	*Section Centrale.* — Selkirk à Savona Ferry (Kamloops.) Subvention en argent au C.C.P.
Portage-la-Prairie à Brandon	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881.	
Section de Broadview.						
Brandon à Broadview	264	1,684	1,831	do	1882	
Section de Régina.						
Broadview à Qu'Appelle	324	1,744	1,891	1882	do	
Qu'Appelle à Régina	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882.	
Régina à Moose Jaw	398	1,818	1,965	do	1882	
Section Swift-Current (Courant Rapids.)						
Moose Jaw à Swift-Current	51	1,931	2,078	do	do	
Section de Medicine-Hat.						
Swift-Current à Maple Creek	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883.	Subvention en terres au C.C.P.
Maple Creek à Medicine-Hat	660	2,080	2,227	1883	1883	
Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau)						
Medicine-Hat à Langevin	695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen	785	2,205	2,352	do	do	
Section de Calgary.						
Gleichen à Calgary, sur la riv. de l'Arc	839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore)	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore	906	2,326	2,473	do	do	
Section des Montagnes-Rocheuses.						
Canmore à Silver-City	938	2,358	2,505	do	do	
Silver-City à Laggan	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883.	
Laggan à Stephen—Sommet, M. R.	962	2,382	2,529	do	1884	
Stephen—Sommet, M. R., à Savona-Ferry (Kamloops)	1,230	2,650	2,797	1884	1885	

ROUTE A.
NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probables sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
375,000.00	Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, $1,121,798 05.
	Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Evaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à $10,000 par mille ..... $9,000,000 00 Subvention en argent, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles à $13,333 par mille 6,000,000 00
15,000,000.00	Total de la subvention en argent. Section Centrale..... $15,000,000 00
	Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882. Commençant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne principale, ainsi que sur 25⅓ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois.
7 500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500·00 acres par mille ..... 11,250,000 acres, d'après le contrat Subvention en terres, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles, à 16,666 66 acres par mille ..... 7,500,000 do Total de la subvention en terre, Section Centrale. 18,750,000 do La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à $2 par acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* contrat, 21 octobre 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
	Convois circulant jusqu'à 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
	Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884 Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.

DÉTAILS—
N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec *viâ* Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*						
Section Ouest, C.-.B. (*Non comprise dans le contrat de la Cie C.C.P.*)						
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juillet 1885.	.....
Emory's-Bar à Port-Moody, Anse de Burrard, Océan Pacifique	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	1877	1878	.....
	.....	.....	.....	juillet 1871	1881	.....
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE, dont 1,177 milles const par la Cie C. C. P., jusq. un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcour. 1,131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. sommet le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut frappée à l'est de Kamloops le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Moody. Le ch. de fer a été entièrement ouvert au transp rég. des passag et du fret le 26 juil. '86	.....	2,865*	3,012*	.....	.....	.....
Embranchement de Pembina	.....	.....	.....	1877	1880	.....
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné	.....	.....	.....	.....	1880	.....
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A reporter	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
$ cts.
9,104,040.00
2,486,255.00
338,094.60
397,539.6[illegible]
104,694,052.05
669,961.84
3,262,696.50
108,626,710.39
1,121,798.05
159,488.15
63,728.35
.....

* *Voir* note au pied de ce tableau concernant la longueur totale du chemin de fer, auquel 41 milles devraient être ajoutés, pour les raisons mentionnées.

DÉTAILS—
DE LA RIVE-
PACIFIQUE

pense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.

r, auquel 41 milles

ROUTE A.
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
9,104,040.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emor's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
2,486,255.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
338,094.60	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
397,539.6	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements et des explorations.
669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C C.P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril 1878.
3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
108,626,710.39	Sur lesquelles $12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, $1,496,798.05.
159,488.15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne principale avant d'être changée pour la ligne actuelle.
63,728.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec *viâ* Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
Report	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Fin.*						
Embranch. de la ligne de la Jonction de Sudbury à Algoma Mills et Saut-Sainte-Marie	.....	.....	.....	1883	1887	.....
COUT PROBABLE TOTAL du C.C.P. de Montréal à Port-Moody.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	1875	1879, moins les portes.	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
$ cts.
.....
Omis.
$109,971,724.94
288,278.51
Omis.
$110,260,003.45

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, *Voir* tableau n° 14.
Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, et au
Pour résumé des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par le Canada
do I I à O, par les États-Unis *viâ* San-Francisco,—*Voir* n° 43. Liverpool, Ang
Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre
gnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
Depuis la préparation de cette table, le terminus ouest du chemin a été placé à Vancouver, à environ 14 mi
et construite, ce qui augmente de 41 milles la longueur totale du chemin de fer. Nous donnerons des
tance totale de Liverpool à Yokohama, de plus de 37 milles, différence de peu d'im- portance.

DÉTAILS—

R DE LA RIVE-

U PACIFIQUE,

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
.....
.....
.....
.....
.....

du Pacifique, *Voir*
Nord, de Québec à
à Yokohama, Japon,
Voir n° 43.
a plus courte entre

placé à Vancouver,
emin de fer. Nous
rence de peu d'im-

ROUTE A.

NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
$ cts.	
.....	
Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de la Jonction de Sudbury à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles construit par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1884 à 1886. Sera prolongé jusqu'au Saut-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Ligne d'embranchement complétée et ouverte en 1887.
$109,971,724.94	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral.
288,278.51	Ecluse du Fort Frances, au pied du lac à-la-Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
Omis.	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac-des-Bois et Winnipeg, et chemin du Fort-William. Frais de construction seulement, $1,027,915.12, y compris $72,193 01 pour les bateaux.
$110,260,003.45	Sur lesquels il y a $56.219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terre à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
	La ligne principale devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de $32,500,000, et d'une avance sur cette somme de $7,500,000, par l'acte 47 Vic., cap. 1.
	Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

tableau n° 14.
Montréal, et au chemin de fer Canadien Pacifique, de Montréal à Ottawa.—*Voir* n° 20.
par le Canada *viâ* Port-Moody,—*Voir* n° 19.

Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, aussi sur le remboursement de l'emprunt de la Compa-

à environ 14 milles plus à l'ouest, et la section des Montagnes-Rocheuses a été définitivement localisée
donnerons des détails dans un rapport subséquent; ce changement n'affecte pas, cependant, la dis-
portance.

DÉTAILS—ROUTE A—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N° 14.—Tronc principal, embranchements et lignes affermées, 1887.

—	Milles statutaires.	Milles statutaire.
Ligne transcontinentale ou tronc principal.		
Ouvert au trafic régulier des passagers et du fret, jusqu'à Port-Moody, le 26 juillet, 1886, et jusqu'à Vancouver le 1er juin 1887, Montréal à Vancouver.....	2,905	2,905
Embranchements.		
Division de l'est, y compris la partie qui continue le tronc principal de la jonction de St-Martin à Québec, 159 M.....	484	
Division de l'Ouest.....	436	
do du Pacifique.....	8	
		928
Lignes affermées.		
Section d'Ontario et de Québec.....	745	
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest, ou ligne courte à trav. l'Etat du Maine.	325	
do d'Ottawa et du St-Laurent.....	57	
		1,127
Longueur totale, en milles, des lignes de la compagnie 31 déc. 1887.....	.....	4,960

REMARQUES.

EMBRANCHEMENT D'ALGOMA—SUDBURY AU SAUT-STE-MARIE.

Pont du chemin de fer du Saut-Ste-Marie et les raccordements aux Etats-Unis.

L'embranchement d'Algoma au Saut-Ste-Marie, distance d'environ 170 milles, ainsi que le pont sur la rivière Ste-Marie furent pratiquement complétés en décembre 1887.

La compagnie par son contrat avec le gouvernement, pour la construction de cet embranchement, a droit aux terrains nécessaires pour le lit du chemin, les gares, etc., en tant que ces terrains appartiennent à la Couronne.

Le pont a été construit en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie du pont du Saut-Ste-Marie", dans laquelle la compagnie du Pacifique Canadien possède une moitié des intérêts engagés, tandis que l'autre moitié appartient également aux deux lignes des Etats-Unis qui conduisent à Minneapolis, St-Paul et Duluth.

Le premier convoi, *viâ* North Bay et Sudbury, et de là par l'embranchement d'Agoma jusqu'au Saut, quitta la gare Allandale du chemin de fer du nord (Northern Railway) vendredi soir, le 23 décembre, portant un grand nombre de passagers de Toronto et d'ailleurs, qui allèrent enregistrer leur vote à propos du règlement accordant un bonus de $20,000 à la Compagnie du Pacifique Canadien, à condition qu'elle construisît la gare, les hangars au fret, etc., dans le centre de la ville.

Le parcours par chemin de fer de Toronto au Saut, est comme suit :—

	Milles.	
Toronto à Allandale, chemin de fer du Nord.....	63	
Allandale à Gravenhurst do	111	
Gravenhurst à North Bay, chemin de fer du Nord-Ouest	116	
		290
North Bay à Sudbury, ch. de f. du Pacifique, artère principale	80	
		80

Sudbury à Algoma, ch. de fer C. P. Embranchement....	96	
Algoma au Saut-Sainte-Marie.....	107	
		203
Total, Toronto au Saut-Sainte-Marie.....		573

Le parcours par chemin de fer d'Ottawa au Saut, est plus court :—

Ottawa à Sudbury, ch. de fer C. du P. Artère principale.....	323	
Sudbury au Saut-Ste-Marie, ch. de fer C. P. Embranchement...	203	
Total, Ottawa au Saut-Sainte-Marie.....		526

Le premier train s'est rendu de Toronto à North Bay, le 29 janvier 1886.

L'inauguration du pont International du Saut-Sainte-Marie eut lieu, samedi, le cembre 1887.

Les raccordements des voies ferrées des Etats-Unis, entre le Saut et Duluth, Paul et Minneapolis, seront prêts pour le trafic régulier avant le mois d'août

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—Tableau comparatif.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien de Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A		Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal	Ottawa	*viâ* ch. de fer C. P.	104	1[illegible]
Ottawa	Perth	do	51¼	[illegible]
Perth	Toronto (gare Union)	do	176½	2[illegible]
Montréal	Toronto	*viâ* ch. de fer C. P.	331¾	3[illegible]
Montréal	Prescott	*viâ* ch. de fer G.-T.	96	1[illegible]
Prescott	Brockville	do	11¼	[illegible]
Brockville	Kingston	do	40¾	[illegible]
Kingston	Toronto (gare Union)	do	139¾	1[illegible]
Montréal	Toronto	*viâ* ch. de fer G.-T.	288¾	3[illegible]
Ottawa	Toronto (gare Union)	*viâ* ch. de fer C.P.	227¾	2[illegible]
do	do	do St. Laur. et O., et G.-T.	238½	2[illegible]
do	do	*viâ* Brockville, ch. de fer C.P., et G.-T.	245½	2[illegible]

N.B.—*Voir* tableau des distances n° 2.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DETAILS—ROUTE C.

N° 16.—Tableau comparatif des distances—Milles statutaires.

Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago.	Saint-Paul.	Winnipeg.
bec			0	171	504	735	1,003	1,413	1,870
bec	Montréal	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
tréal	Toronto	333	504	333	0	231	499	909	1,366
onto	Détroit	231	735	564	231	0	268	678	1,135
roit	Chicago	268	1,003	832	499	268	0	410	867
cago	Saint-Paul, O	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
t-Paul	Minneapolis	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
neapolis	Saint-Vincent	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	68
t-Vincent	Emerson	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391	66
rson	Winnipeg	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
nipeg	Portage-la-Prairie	56	1,926	1,755	1,422	1,191	923	513	56
tage-la-Prairie	Brandon	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
ndon	Qu'Appelle	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Appelle	Régina	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
na	Swift-Current	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
ft-Current	Medicine-Hat	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
dicine-Hat	Gleichen	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
ichen	Calgary	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,926	839
lgary	Canmore	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
nmore	Silver-City	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
ver-City	Stephen, sommet des montagnes Rocheuses	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
phen	Savona-Ferry	†268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	1,230
vona-Ferry	Emory's-Bar	‡129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,316	1,359
ory's-Bar	Port-Moody	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

N.B.—† Estimé.—En voie de construction, juillet 1884.
‡ Presque terminé, do
La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.
Voir tableau des distances n° 3.
Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, ... ORT DE Q...

N° 17.—Tableau comparatif des distances, en milles géographiques et stat... r les divers... mer et intérieurs du Canada, ... squ'à Yokoh...

Pour détails—*Voir* Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-... De... de G... C...	Victoria, C.-B., *viâ* Nanaïmo (chemin de fer projeté).	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	.....	.....	.....	.....	....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,916	5,432	5,534	6,3...
A 2	2,661	3,067	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	.....	.....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274	5,376	6,1...
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	5,564	6,4...
C..	2,819	3,249	Cité. 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	.....	.....	4,441	5,119	5,695	5,797	6,6...

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—*Voir* tableau comparatif n° 18.
Pour détails de route A 1 à H—par le Canada *viâ* Port-Moody—*Voir* n°s 1 à 25.
Puor routes I 1 à O—par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco—*Voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—*Voir* n° 43.
Voir note au bas du tableau n° 13, pour les distances, etc.

ROUTES A, B, ... ORT DE QUÉBEC.

...graphiques et stat... ...r les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de ...rieurs du Canada, ...squ'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

...aires.	Winnipeg.		Port... Dé... de G... C...	Victoria, C.-B., *viâ* Nanaïmo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côté orientale du Japon.		Route.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique, *viâ* Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terreneuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
16	4,178	4,816	5,432	5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
34	4,020	4,634	5,274	5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique *viâ* Détroit de Belle-Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que *viâ* Belle-Ile.
16	4,208	4,850	5,462	5,564	6,413	9,835	11,337	...tique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec ; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique *viâ* Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville à Owen Sound ; de là, à travers le Lac Huron jusqu'au canal du Saut Sainte-Marie ; de là, à travers le Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody ; de là, à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.
..	4,441	5,119	5,695	5,797	6,68...	...69	11,606	Atlantique *viâ* Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; de là, *viâ* les chemins de fer des États-Unis jusqu'à Chicago et Emerson ; de là, par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les États-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, *voir* les notes à la fin des tableaux.

...*oir* nos 1 à 25.
...nos 26 à 43.

...3.

ROUTES D, E, F, G, H, *VIA* LES PORTS DE MER DE

N° 18.—Etat comparatif des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes in
sur la côte oriental

Pour détails—*Voir* route.	Louisbourg.		Halifax.		Saint-Jean.		Saint-André.		Chatham.		Québec.		Montréal.		Ottawa.		
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
D 1....	2,350	2,709	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,804	4,
D 2....	2,350	2,709	.....	.....	2,712	3,126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Cité. 3,104	Cité. 3,578	3,208	3,698	4,
E 1....	.....	.....	2,500	2,881	.....	.....	.....	.....	Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,[illegible]	4,
E 2 ...	.....	.....	2,500	2,881	2,739	3,157	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Cité. 3,131	Cité. 3,609	3,235	3,729	4,3
F 1....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,968	4,5
F 2....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	.....	.....	3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,43
F 3....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Cité. 3,092	Cité. 3,564	3,196	3,684	4,324
G 1....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible],680	3,089	.....	.....	3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,1[illegible]9	Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673	3,270	3,769	4,398
G 2....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]	3,089	.....	.....	.....	.....	Cité. 3,035	Cité. 3,499	3,140	3,619	4,267
H.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	[illegible]	.....	Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,208

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et [illegible], *voir* tableau comparatif n° 17.
Pour détails des routes A 1 à [illegible] par le Canada, *viâ* Port-Moody, *voir* n°s 1 à 25.
Pour les routes I 1 à O, par les [illegible]tats-Unis *viâ* San-Francisco, *voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A [illegible] B, par le Canada, *voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 [illegible] O, pour les Etats-Unis, *voir* n° 43.
Voir note au bas de la table [illegible] 13, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

s, par les diverses routes indiquées de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon—*Suite.*

Montréal.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody.		Yokohama.		Description des routes.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
on tin. 06	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,804	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long, jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso ; de là *viâ* les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pacifiq. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
16 04	Cité. 3,578	3,208	3,698	4,336	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M. ; de là *viâ* Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. *Voir* tableau n° 5. Pour plus de détails, *voir* route d'Halifax *viâ* Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.
on n. 4 4	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route d'Halifax *viâ* chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 6.
1	Cité. 3,609	3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax *viâ* Truro et Moncton jusqu'à St-Jean par l'Intercolonial, 276 M. ; de là jusqu'à la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le chemin de fer de St-Jean et Maine ; de là jusq. lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolongem. projeté d'environ 135 M. ; de là jusq. Sherbrooke par ce dernier, 69 M. ; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal ; de là, 2,865 M. jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, *viâ* le chemin de fer International jusqu'à Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. *Voir* tableau n° 7.
1 .	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route *viâ* l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec ; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 8.
.	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston, 228 M., de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup ; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. *Voir* tableau n° 8.
	Cité. 3,564	3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc—Saint-Jean *viâ* Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. *Voir* tableau n° 9.
	Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673	3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route *viâ* les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, 94 M. ; de là 113 M. jusqu'à Edmundston ; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté ; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; de là *viâ* les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. *Voir* tableau n° 10.
	Cité. 3,499	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusq. Montréal, par le ch. de fer St-Jean et Maine, et les ch. de fer International et Grand-Tronc. *Voir* route d'Halifax par ces lignes de ch. de fer, ou tab. n° 11. Saint-André à Québec, par la même route *viâ* Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer *Grand Southern*, 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer *Grand Southern* et Intercolonial, 246 M.
	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, *viâ* Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. *viâ* le chemin de fer projeté "Québec et Chatham ;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la jonction Saint-Martin ; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. *Voir* tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

e du Pacifique.

ke,
oir
, 4
uth
outi

1,94
I. t
s ju
aci
V
l, I

uis
Liv

ETAT CO

Pour détails voir	
A 2.....	Q
A 1.....	Q
B	Q
H	C
G 2.....	Sa
F 3.....	Sa
D 2.....	L
E 2.....	H
G 1.....	Sa
D 1.....	L
F 2.....	Sa
C	Q
E 1.....	H
F 1.....	Sa

N.B.—

7

RÉSUMÉ.

N° 19.—Routes A, B, C, D, E, F, G, H.

Etat comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 2.....	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Détroit de Belle-Ile	9,648	11,121
A 1.....	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,806	11,303
B	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,835	11,337
H	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,836	11,338
G 2.....	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,895	11,406
F 3.....	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,952	11,471
D 2.....	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,964	11,485
E 2.....	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,991	11,516
G 1.....	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,025	11,556
D 1.....	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,055	11,591
F 2.....	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,064	11,600
C	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody *viâ* Cap-Race	10,069	11,606
E 1.....	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,083	11,622
F 1.....	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,197	11,755

N.B.—*Voir* états comparatifs n°s 17 et 18—Routes par le Canada.
Voir résumé n° 43—Routes par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances.
Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

Subventions accordées.

Au chemin de fer de la Rive Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.
Au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
		Gouvernement fédéral.	$
1884. 19 avril.	47 Vic., c. 8	Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale, seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité.....	954,000
		Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité	1,440,000
1885.		Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur-en-conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	960,000
20 juill.	48-49 Vic , c. 58.	do do supplémentaire...	340,000
1884. 19 avril.	47 Vic., c. 8.....	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer du Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en tout	200,000
1887. 23 juin..	50-51 Vic., c. 24.	A la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter son chemin	20,000
		Total	3,914,000

N.B.—*Voir* tables des distances, etc., nos 1, 13.
Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port-Moody, *voir* n° 13.
Voir notes à la fin des tables.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

Subventions accordées

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1882.		*Gouvernement fédéral.*	$
17 mai...	45 Vic., cap. 14..	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles)	224,000
1883.			
25 mai...	46 Vic., cap. 25...	Chemin de fer de Canso à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles)	256,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., cap. 8....	Pour la construction d'un chem. de fer entre la station d'Oxford sur le chemin de fer Intercolonial et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme, pour une période égale, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel	450,000
1886.		Total.....	930,000
2 juin...	49 Vic., cap. 14...	Le ministre des chemins de fer et des canaux est autorisé par ces présentes à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et l'*Acte des chemins de fer de l'Etat*, 1881, s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur-en-conseil. *Voir* l'Acte 44 Vic., cap. 25.	

OBSERVATIONS.

La subvention de $224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79¾ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow a 90 milles de longueur, *viâ* Truro.

La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, *voir* n°s 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1885. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. *Voir* rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1886, où il est dit que "M. Donkin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Brasd'Or, jusqu'aux "Narrows"; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles."

L'exploration de la ligne de Canso à Sydney a été complétée en 1887; on a adopté cette ligne pour le chemin de fer qui a été donné à l'entreprise vers la fin de 1887.

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

Subventions accordées.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Petit-Saut, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent
1882.		*Gouvernement fédéral.*	$
17 mai...	45 Vic., cap. 14...	Un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, ou la Rivière-Ouelle, ou entre ces deux endroits dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout (75 milles) A $240,000.	
1885.			
30 juil...	48-9 Vic., cap. 58	Pour un chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $2,800 par mille, pour 75 milles, et $6,000 par mille, pour 8 milles, et n'excédant pas en tout $258,000 ; la dite subvention étant en outre de celle qui a été autorisée pour aider à la construction du dit chemin de fer, par l'Acte 45 Vict., chap. 14, et formant avec celle-ci une subvention n'excédant pas en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1885.	A étant compris. 498,000
1887.			
23 juin..	50-1 Vic., cap. 24	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 30 milles d'un embranchement de son chemin, d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1887.	96,000
		Total.....	594,000

OBSERVATIONS.

Chemin de fer de Témiscouata, Rivière-du-Loup à Edmundston.

Le contrat fut accordé le 21 juin 1886, à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.
Le chemin de fer, par le contrat, doit être terminé le 1er août 1889.
Voie complétée, 18 milles.
Lisses posées, 45 milles, section de la Rivière-du-Loup.
Lisses posées, 12 milles, section d'Edmundston.
Toute la voie a été régalée et les bâtiments sont construits.
Tout le fer, pour toute la voie se trouve à la Rivière-du-Loup et à Edmundston.
On espère que toutes les lisses seront posées vers la fin de décembre 1887.
On les pose à raison de 1½ mille par jour.
Le réservoir, la maison des locomotives et la gare seront construits en décembre 1887.
La voie sera ouverte au trafic le 1er juillet 1888.
Pour les détails de la route, *voir* tableaux n°s 8 et 10.

N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

Subvention accordée.

A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de chemin de fer de puis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1883.		*Gouvernement fédéral.*	$
25 mai...	46 Vic., cap. 25...	A la Cie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	156,800

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, *voir* nos 5, 7, 9, 11 et 24.

Le contrat de l'achèvement du chemin et de la pose des lisses en acier, a été accordé, le 20 juillet 1883, à la compagnie du chemin de fer Intercolonial.

N° 24.—NOTE—ROUTES D 2 À G 2.

Subventions accordées.

Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		*Gouvernement fédéral.*	$
19 avril.	47 Vic., c. 8......	Pour la construction d'un chemin de fer, reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pour quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux....................	A 2,550,000
1885.			
29 juil...	48-49 Vic., c. 58.	Pour un chemin de fer, depuis la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis, ou près de Montréal, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par année, pour vingt ans, formant en tout, ainsi qu'avec la subvention autorisée par l'acte 47 Vic., chap. 8, pour un chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, qui est reconnue être celle qui est ci-dessus décrite, une subvention n'excédant pas $250,000 par année, dont le tout devra être payé, pour aider à la construction de cette ligne de chemin de fer, pendant vingt ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux........	Y compris A 5,000,000
		Suivant l'ordre en conseil 40,130, du 14 juin 1886, cette dernière subvention de $250,000 par année doit être répartie comme suit :	

	$		Milles.
Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville.	71,100	...	100
Frontière internationale à Mattawamkeag...............................	115,500	...	134
Harvey à Salisbury..........................	63,400	...	113
Chaque année pendant 20 ans..	$250,000	...	347

N.B.—Le contrat original, 14 déc. 1885, accordé à la compagnie du chemin de fer International, a été transféré le 6 déc. 1886, avec le consentement du gouvernement, à la compagnie du chemin de fer Atlantique Nord-Ouest.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer doit être complété le 1er juillet 1889. La dernière compagnie a accordé, le 6 décembre, une location perpétuelle de son chemin et de ses intérêts, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voir les tableaux précédents des distances, n°s 5, 7, 11, ainsi que les détails de la Ligne Courte telle qu'adoptée, à la fin des tableaux.

N° 25.—NOTE—PROLONGEMENT DES ROUTES A 1, A 2.

Subvention accordée

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'Ile Vancouver, Colombie-Britannique (environ 71½ milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		*Gouvernement fédéral.*	$
19 avril.	47 Vic., cap. 6...	"Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix, de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada. "Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de $750,000, à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo ; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique ; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887 ; les travaux devant se commencer immédiatement." Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec la Compagnie du chemin de fer de Nanaïmo et d'Esquimalt, entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de $750,000 (sept cent cinquante mille piastres), ainsi que les terres que la province avait accordées à la Couronne, dans l'île de Vancouver pour les besoins de la construction des chemins de fer (sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée) ; l'entrée libre dans le pays, des matériaux pour la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique ; la ligne entière entre Esquimalt et Nanaïmo devant être complétée vers le 10 juin 1887.	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, *voir* n° 1.
Voir les notes à la fin de ces tableaux.
Le chemin de fer et la ligne télégraphique d'Esquimalt à Nanaïmo, ont été complétés le 17 septembre 1886.

N° 26 A.—Subventions accordées.

Pour le prolongement de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jérôme, 33 milles de longueur, jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1883.		*Gouvernement fédéral.*	$
25 mai. .	46 Vic., c. 25.. ...	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour la première section de 50 milles. de son chemin, hors Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout .... Pour être commencé, durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er juillet 1883.	Annulée. 160,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8... ...	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour un chemin de fer, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée à la dernière session du parlement, vers le Désert, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout..... Aux mêmes conditions que la précédente.	Annulée. 160,000
1886.			
2 juin..	49 Vic., c. 10	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme gagnant le nord-ouest vers Le Désert, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par 46 Vict, chap. 25, et 47 Vict., chap. 8, n'excédant pas en tout .... Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1886.	361,270

N° 27 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, depuis Métapédiac, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la côte nord de la Baie-des-Chaleurs.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
			$
1883.		*Gouvernement fédéral.*	
25 mai...	46 Vic., chap. 25...	A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 120 milles de chemin de fer depuis Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,300 par mille, soit en tout.....	320,000
		Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années qui suivront.	
1884.	47 Vic., chap. 8....	Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Métapédiac, vers l'est, du côté de Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en tout.....	300,000
		Pour être construit par l'Etat.	
1886-87.	.....	.....	Nil.

ROU

POU

POU

POU

POU

I1 à O.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FANCISCO.

POUR DÉTAILS, VOIR nos 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS, VOIR N° 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant par PORT-MOODY, VOIR nos 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

N°

Liverpoo

Portland
Montréal
Chicago.

Total—P

San-Fran

Total—L

N° 27 I

Liverpool

Portland.
Boston....
Chicago..

Total—Po

San-Fran

Total—Li

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26 B.—Route de Portland, *MONTRÉAL*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland ..... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Montréal ..... Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal	Chicago ..... do ...	726	837
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco ..... Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27 B.—Route de Portland, *CHUTES NIAGARA*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland ..... Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Boston ..... Chemin de fer Boston et Maine	101	116
Boston	Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco ..... Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11,992

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 28.—Route de Boston, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	San-Francisco—Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Boston	San-Francisco.....Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 29.—Route de Boston, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York	Philadelphie.....Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie	St-Louis—Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco.....Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco.....Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—Route de New-York, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York ..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	948
Chicago	Omaha ..... Ch. de fer Chicago, Rock Island et Pacifique	434	500
Omaha	Ogden ..... Chemin de fer "Union Pacific"	896	1,033
Ogden	San-Francisco ..... do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpoc Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—Route de New-York, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York ..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	St-Louis—Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis	San-Francisco ..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York	San-Francisco ..... Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32.—Route de New-York, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York ... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Saint-Louis—*viâ* Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis	924	1,065
Saint-Louis	San-Francisco... Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York	San-Francisco ... Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33.—Route de Philadelphie, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie ... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	Jonction de Bethlehem..Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Jonct. de Bethlehem	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara Ligne courte	783	903
Chicago	San-Francisco ... Voir Route K 1	2,106	2,428
Total—Philadelphie	San-Francisco ... Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—Route de Philadelphie, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie	Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis	Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco	Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco	Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco	Yokohama	Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco		10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—Route de Philadelphie, *INDIANAPOLIS*, St-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie	Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis—Ligne Vandalia :—Ch de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis		846	975
Saint-Louis	San-Francisco	Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco	Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco	Yokohama	Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco		10,703	12,337

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 36.—Route de Baltimore, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore ..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore Chicago	Chicago ..... Chemin de fer de Baltimore et Ohio San-Francisco ..... *Voir* Route K 1	740 2,106	853 2,428
Total—Baltimore	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vid* Baltimore, Chicago et San-Francisco	10,766	12,410

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 37.—Route de Baltimore, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore ..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore Saint-Louis	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore San-Francisco ... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	798 2,112	920 2,435
Total—Baltimore	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *vid* Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—Route de Baltimore, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore ..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	Saint-Louis—*Ligne Vandalia* :—		
Baltimore	Jonction Harrisburg ..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis ..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis	755	870
Saint-Louis	San-Francisco ..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total Liverpool	Yokohama, *viâ* Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—Route de Richmond, *LOUISVILLE*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Huntingdon ..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon	Lexington ..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville ..... Chemin de fer Louisville et Nashville	82	94
Louisville	Mount-Vernon Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	163	187
Mount-Vernon	St. Louis ..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San Francisco ..... Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—Route de Richmond, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	886
Saint-Louis	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San Francisco.	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—Route de Richmond, Nouvelle-Orléans et San Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Richmond ..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta ..... Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery ..... Chemin de fer de l'Ouest de l'Alabama	152	175
Montgomery	Nouvelle-Orléans ..... Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orleans	El Paso... Réseau chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare ..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco ..... Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond	San Francisco ..... Chemin de fer	2,995	3,452
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—Route de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Nouvelle-Orléans ..... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans	El Paso ..... Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare ..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco ..... do Central Pacific	218	251
Total—N.-Orléans	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

N° 43.—Routes I 1 à O—toutes deux inclusivement.

ÉTAT COMPARATIF.

Distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par les États-Unis, *viâ* San-Francisco.

Pour détails *voir*	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
J 1	Boston, Chicago et San-Francisco	10,343	11,921
I 2	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11,992
I 1	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006
K 1	New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095
K 3	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219
K 2	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262
J 2	Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266
L 1	Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314
L 3	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San Francisco	10,703	12,337
L 2	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,740	12,380
N 1	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397
M 1	Baltimore, Chicago et San-Francisco	10,766	12,410
N 2	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478
M 2	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484
N 3	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499
M 3	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519
O	Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

N.B.—*Voir* résumé N° 19—Routes par le Canada, *viâ* Port-Moody.

N° 44.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTES.

1. L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.
2. L'équipement jusqu'au 31 décembre 1888.
3, 4, 5, 6. Le trafic, les recettes, frais d'exploitation, et description du fret transporté, 1884-85-86-87.
7. Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
8. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
9. L'abandon du droit de monopole.

NOTE 1.

La dernière fiche fut enfoncée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arrivée d'un train spécial à Port-Moody.

Le 28 juin 1886, un train direct quitta Montréal pour Port-Moody, et arriva à l'ancien terminus à l'heure fixée par la table horaire.

Le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit:

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, *viâ* la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal.....	3,053
De Québec à Vancouver, *viâ* Montréal.....	3,078

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 2.—EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre, chaque année.

Description.	1885. — Nombre.	1886. — Nombre et coût.	1887. — Coût.
Locomotives	336	372	
Chars à passagers, première et deuxième classes, chars au bagage et chars-dortoirs pour les colons	289		
Chars-dortoirs et réfectoires de première classe	31		
Chars-parloirs, officiels et des paie-maîtres	25		
Chars à fret et aux bestiaux, de toute espèce	7,838		
Fourgons de conducteurs	168		
Chars de pensions, chars pour les outils, auxiliaires	48		
	8,399	8,880 $10,520,959	$10,570,933

NOTE 3.—TRAFIC.

Description.	Année.	Nombre.	Taux moyen par mille.	Longueur en milles de toutes les lignes de la compagnie.
			Centins.	
Passagers	1885	1,660,719	2·45	4,338
	1886	1,899,319	2·10	4,651
	1887	.....	1·98	4,960
Tonnes de fret	1885	1,996,355	1·20	4,338
	1886	2,046,195	1·10	4,651
	1887	.....	1·006	4,960

Il est digne de remarque qu'en Canada les taux moyens des chemins de fer locaux sont moindres que dans tout autre pays, et que dans les anciennes provinces du Canada spécialement, ces taux sont moins élevés que dans tout autre district de l'Amérique ou de l'Europe.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 1885, 1886 et 1887, proviennent de taux beaucoup moindres que ceux de la plupart des lignes voisines des Etats-Unis, tel qu'indiqué en partie, par l'état comparatif publié dans le rapport des travaux publics pour 1885-86.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Note 4.—Recettes.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Passagers	1,980 902 30	2,859,222 98	3,170,713 69	3,453,818 49
Frêt	3,410,365 39	4,881,865 58	6,112,379 89	6,924,130 47
Malles	85,736 83	137,151 92	205,024 18	241,949 05
Messagerie	95,671 68	172,303 01	206,874 41	235,035 09
Chars parloirs et dortoirs	43,492 60	73,523 55	118,658 99	176,826 39
Divers, télégraphes, etc	134,352 47	244,426 08	268,154 43	574,653 31
Total, recettes brutes	5,750,521 27	8,368,493 12	10,081,803 59	11,606,412 80

Note 5.—Coût de l'exploitation.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Conduite du transport	.....	1,725,861 71	.....	1,831,211 21
Entretien du chemin et des édifices	.....	961,330 34	.....	1,871,175 41
Pouvoir moteur	.....	1,915,250 49	.....	2,969,716 91
Entretien des chars	.....	399,084 37	.....	612,052 66
Chars parloirs et dortoirs	.....	24,098 99	.....	52,488 57
Dépenses des vapeurs des lacs	.....	165,430 08	.....	122,724 91
Dépenses générales	.....	452,280 47	.....	462,150 08
Télégraphe commercial	.....	.....	.....	180,794 89
Dépenses totales	4,558,630 75	5,143,276 45	6,378,317 59	8,102,294 64
Recettes nettes	*1,191,890 52	†3,225,216 67	3,703,486 00	3,504,118 16
A déduire les dépenses fixes de l'année	.....	.....	3,068,042 00	3,250,263 81
Surplus	.....	.....	635,444 00	253,854 35

*Comprenant les matériaux de construction disponibles, $623,193.
†Comprenant les matériaux de construction disponibles, $716,418.

Note 6.—Description du fret transporté.

Description.		1885.	1886.	1887.
Farine	Barils.	La grande partie des statistiques ont été perd's lors de l'incendie de la gare et des bur. d. ch. de fer C. du P. à Winnipeg.	1,000,044	1,010,157
Grain	Minots.		10,960,582	15,013,957
Bestiaux	Têtes.		244,257	205,572
Bois	Pieds.		327,700,432	310,180,542
Bois de chauffage	Cordes		75,625	97,541
Articles manufacturés	Tonnes		476,698	470,699
Autre articles	"		498,940	534,976
Fret en général	"	1,996,355	.....	.....

NOTE 7.—TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—QUÉBEC A MONTRÉAL.

La section de l'Est du chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie ou le syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883 ; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passèrent à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à $1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de $525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec	$40,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de $970,000 sur les $1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou en partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer ; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont suffisantes pour payer ces intérêts ; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux $970,000 ci-dessus, cessera.

NOTE 8.—REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de $29,880,912, dont la somme de $19,150,700 sera payée en deux versements égaux, le premier, le 1er mai, et le deuxième, le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements ; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à $1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de $29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de $9,880,912. Le remboursement a été fait par la compagnie conformément à l'acte.

NOTE 9 —ABANDON DU DROIT DE MONOPOLE.

La convention faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie, pendant la session du parlement fédéral en 1888, pourvoit à la cessation des restrictions contenues dans la clause 15 du contrat original entre le gouvernement et la compagnie relativement aux chartes de chemins de fer aboutissant à la frontière internationale.

La compagnie, par suite de cette convention, pourra se procurer, à un taux d'intérêt très peu élevé, le capital nécessaire pour améliorer la voie ferrée d'une manière permanente, pour en augmenter le matériel roulant et pour faciliter autant que possible le trafic qui s'accroît rapidement, de sorte qu'à l'avenir le surplus des recettes ne sera plus absorbé dans les dépenses nécessaires à ces fins, mais servira au paiement de dividendes aux actionnaires.

Cette convention fut sanctionnée par l'Acte Vict. 52, chap. , 22 mai 1888.

Par cet acte la clause du monopole dans l'Acte 44 Vict., chap. 1, est annulée. Le gouvernement du Canada pourra garantir le paiement, jusqu'à échéance, d'un intérêt de trois et demi pour cent par année sur les obligations de la compagnie, émises jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas quinze millions de piastres ou son équivalent en monnaie sterling,—le principal de ces obligations devant être remboursable, au plus tard, cinquante ans après leur date, et le principal et l'intérêt devant être garantis ainsi qu'il est stipulé dans la convention contenue à l'annexe du présent acte.

La compagnie emploiera le produit de la vente des obligations qui doivent être émises, selon qu'il est prévu à l'appendice annexée à la dite convention et marqué A :—

1. A compte de dépenses de capital sur l'artère principale entre Québec et Vancouver, en bâtisses de différentes espèces, abris contre la neige, voies de garage, ponts permanents, remplissage des ponts sur chevalets, réduction des rampes et courbes, et autres améliorations et facilités, et sur pièces justificatives et bordereaux de paie.....	$ 5,498,000
2. Pour l'achat de matériel roulant, locomotives, wagons à fret, chars à voyageurs, plates formes, chars pour le transport des outils, charrues pour la neige, etc.	5,250,000
3. Pour les améliorations nécessaires sur la dite artère principale, élévateurs à grain, ponts, ateliers de locomotives, remplissage des ponts sur chevalets, voies de garage, bassins, bateaux à vapeur pour les lacs et les côtes—la balance quelle qu'elle soit, estimé à.....	4,252,000
	$15,000,000

NOTE.—Les dépenses à faire d'après l'item 3 pourront êtr accrues,e et à cette fin, celles des deux autres items pourront être réduites.

N° 45.—DISTANCES COMPARATIVES.

De Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

D'après les autorités les plus récentes jusqu'en 1888.

Par les routes suivantes.

N° 1.—CANADA.

Route d'été actuelle.

Route de Québec—La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec, *viâ* Détroit de Belle-Ile ..... Océan Atlantique	2,661	3,067
Québec	Vancouver—Directe..... Ch. de fer C. du Pacifique	2,648	3,053
Vancouver	Yokohama..... Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Détroit de Belle-Ile, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique ..... Route d'été	9,671	11,148

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *viâ* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *viâ* le Détroit de Belle-Ile.

N° 2.—CANADA.

Route d'hiver projetée.

Par la route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Vancouver.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick..... Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean	Montréal. Par le chemin de fer de la ligne courte *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke	393	452
Montréal	Vancouver..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,521	2,906
Total—Saint-Jean	Vancouver ..... Chemin de fer	2,914	3,358
Vancouver	Yokohama..... Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* la Ligne courte et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Route d'hiver projetée.....	9,976	11,498

N.B.—Pour les détails de la route de Saint-Jean à Montréal, voir tableaux nos 5, 23, 24. La partie de la route entre Saint-Jean et Montréal, qui traverse le Maine est en voie de construction, et doit être achevée, le 1er juillet 1889, suivant le contrat.

N° 3.—CANADA.

Route d'hiver actuelle.

Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse ..... Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax	Québec.. Ch. de fer Intercolon., raccourci de 10 milles en 1885	589	679
Québec	Vancouver—Directe..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax	Vancouver ..... Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien. ..... Route d'hiver	10,099	11,641

N° 4.—ETATS-UNIS.

Boston, Chicago et San-Francisco.

La route la plus courte des Etats-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston ..... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago	Omaha..... Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha	Ogden..... Chemin de fer Union du Pacifique	896	1,033
Ogden	San-Francisco ..... Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des Etats-Unis	10,342	11,921
	Différence en faveur du Canada.		
	Route de Québec..... Durant la saison de navigation	671	773
	Route d'Halifax et Québec..... Durant l'hiver	243	280
	Saint-Jean, Mattawamkeag et Montréal..... Route d'hiver projetée	366	423

Nos 5—6.—EUROPE ET ASIE.

Route du canal de Suez.

Par eau—Gagnant l'Est.

De	A	Milles géographiques.
	Route N° 5.	
Liverpool	Gibraltar ..... Océan Atlantique	
	Suez. Par l'Atlantique, la Méditerranée et le canal de Suez, de Port Saïd à Suez	1,258
	Aden ou extrémité sud de la mer Rouge, à l'entrée ouest du détroit de Bab-el-Mandeb	3,184
	Pointe de Galle, à l'extrémité sud de l'Ile de Ceylon. Par l'océan Indien	4,484
	Singapour, à l'extrémité sud-est du détroit de Malacca	6,709
	Yokohama, Japon. Par la mer de Chine et l'océan Pacifique Nord	8,133
		11,043
	Route N° 6.	
Liverpool	Détroit de la Sonde, entre les îles de Sumatra et Java. Par l'Atlantique, la Méditerranée, le canal de Suez et l'océan Indien	8,374
	Yokohama, Japon. Par la mer de Java, de Chine et l'océan Pacifique Nord	11,629

N.B.—Le canal de Suez, depuis Port Saïd, sur la Méditerranée, jusqu'à Suez, à l'extrémité nord ou supérieure de la mer Rouge, mesure 766 kilomètres = 103 milles statutaires = 89·4 milles géographiques. Quantité totale d'excavation faite sur ce canal, 75,000,000 de mètres cubes = 98,100,000 de verges cubes, mesure anglaise.

N° 7.—AMÉRIQUE CENTRALE.
Route du Canal Panama.
Entièrement par eau—Gagnant l'ouest.

De	A	Milles géographiques.
Liverpool	Panama, Amérique-Centrale, *viâ* Bermude, la passe entre Cuba et Hayti et la Jamaïque, Océan Atlantique nord et mer des Caraïbes	4,785
Panama	Yokohama, sur la côte sud-est du Japon..... Océan Pacifique Nord	8,029
Liverpool	Yokohama .... Total	12,814

N° 8.—SOMMAIRE.
Distances comparatives—Liverpool a Yokohama.
Par les routes précédentes, nos 1 à 7.

Nombre de la route.	Routes.	Milles géographiques.
	Canada—Amérique du Nord.	
1	Québec et Vancouver. Route d'été actuelle, la plus courte en traversant le continent, comprenant 3,053 milles statutaires ou 2,648 M G. de chemin de fer.....	9,671
2	Saint-Jean, Montréal et Vancouver. Par la Ligne Courte, *viâ* Mattawamkeag, Etat du Maine, et Lennoxville, comprenant 234 M.S. = 203 M.G. de chemin de fer, en progrès	9,976
3	Halifax, Québec et Vancouver. Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique. Route d'hiver actuelle comprenant 3,732 M.S. = 3,237 M.G. de chemin de fer.....	10,099
	Etats-Unis—Amérique du Nord.	
4	Boston, Chicago et San-Francisco. La route la plus courte des Etats-Unis, comprenant 3,432 M S. = 2,977 M.G. de chemin de fer	10,342
	Europe et Asie.	
5	Gibraltar, Canal de Suez, détroit de Malacca et Singapour...	11,043
6	do do détroit de la Sonde.....	11,639
	Amérique Centrale.	
7	Bermude et Jamaïque, sur l'Océan Atlantique Nord et la mer des Caraïbes, le canal de Panama et l'Océan Pacifique Nord	12,814

N° 46.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE.

A L'OUEST ET AU SUD DE MONCTON.

Montréal à Moncton et Halifax.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles statutaires	Subvention annuelle.
		$
Montréal au Saint-Laurent (Pont de Lachine) déjà construit	9	
Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville ..... Sous contrat	100	71,100
Lennoxville à rivière Moose, un point environ 8 milles à l'est de la frontière ouest entre la province de Québec et l'Etat du Maine, que traverse le chemin de fer International, déjà construit	89	
Rivière Moose à Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Central du Maine. Sous contrat	134	115,500
Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Droit de passage sur les voies existantes a déjà été obtenu	81	
Harvey à un point sur le chemin de fer International près la station Salisbury. Sous contrat	113	63,400
Route du parcours sur l'Intercolonial jusqu'à Moncton	10	
Total—Montréal à Moncton, tel qu'adopté par O.C., 14 juin 1886, partageant les $250,000 comme suit	536	250,000
do Moncton à Halifax, *viâ* chemin de fer Intercolonial	188	
do Montréal à Halifax par la Ligne Courte	724	
do do do chemin de fer Canadien du Pacifique et Intercolonial	850	
Différence en faveur de la Ligne Courte	126	

N.B.—Le contrat original pour la construction des chaînons de connexion sur la "Ligne Courte," entre Montréal et Moncton, ou pour 347 des 536 milles de son parcours, fut accordé le 14 décembre 1885, à la compagnie du chemin de fer International, qui, avec le consentement de l'Etat, le transféra le 6 décembre 1886, à la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. En vertu de ce dernier contrat, le chemin doit être achevé le 1er juillet 1889.

En vertu d'un contrat en date du 6 décembre 1886, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail perpétuel de la ligne avec les intérêts de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Le chemin de fer appelé la "Ligne Courte," à l'est de Montréal, est en construction ; le pont qui traverse le Saint-Laurent, à Lachine, environ 1 mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et 9 milles à l'ouest de Montréal, fut commencé en 1886, complété ensuite et traversé le 25 juillet 1887, à 4 p.m., par un convoi spécial portant Sir George Stephen, Sir Donald Smith, Hon. J. H. Pope, W. C. Van Horne, vice-président, R. B. Angus et F. G. Shaughnessy.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, appelé la "Ligne Courte," à l'ouest de Montréal, *viâ* Vaudreuil, Saint-Polycarpe et Smith's-Falls, gagnant Perth, Peterboro' et Toronto, fut terminé vers l'automne de 1887 ; les ponts de fer qui traversent la rivière Ottawa, à Ste-Anne et Vaudreuil, et la rivière Delisle, etc., sur cette voie, sont indépendants de ceux du chemin du Grand-Tronc.

PONT DE LACHINE.

Les plans de ce pont furent d'abord approuvés par un ordre en conseil, du 1er avril 1882, et modifiés subséquemment par un ordre en conseil du 14 novembre 1885. Ces plans approuvés représentent un pont d'acier, avec piles de pierre, deux arches de 408 pieds, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds, chacune. Les 216 pieds des deux arches sur le milieu du chenal, sont à 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été; ces deux arches sont construites sur le principe "cantilever", travées contrebalancées.

N° 47.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE A L'EST DE MONCTON.

Moncton à Sydney, etc.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles	Subventions en argent.
		$
Moncton à Oxford, *viâ* le chemin de fer Intercolonial, déjà construit.	80	
Oxford à New-Glasgow. Nouvel embranchement pour relier l'Intercolonial au chemin de fer Eastern Extension au lieu de la route actuelle de l'Inter. *viâ* Truro, 89 milles de longueur. Donnés à l'entreprise à la Cie du chemin de fer E. Ext. le 28 juillet 1882 ; les travaux furent discontinués par cette compagnie en août 1883, et l'on demanda des soumissions le 20 octobre 1887, pour l'achèvement de 42 milles.....	70	224,000
New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer Eastern Extension qui est construit	80	
Canso, à Point Tupper, passant par le lac McIntyre, Grand Narrows, et la rive sud du Petit-Bras-d'Or à Sydney, avec un embranchement à North Sydney, l'artère principale ayant une longueur de 91·5 milles, et l'embranchement une longueur de 3·25 milles. (De Sydney à Louisbourg il existe déjà une ligne de chemin de fer). Le tracé de la ligne a été approuvé par O.C., 29 octobre, 1886. On demanda des soumissions peu de temps après et l'on accorda le contrat, le 28 janvier 1887, à Sims et Slater. Le chemin doit être terminé le 30 juin 1888.....	91·5	A partir d'Oxford 706,000
Total, Moncton à Sydney, vers l'est.	321·5	930,000
do do Montréal, vers l'ouest	536·0	5,000,000
do Montréal à Sydney, ligne courte	857·5	5,930,000

N.B.—La distance de Canso à Louisbourg, suivant le tracé de 1885, est de 83 milles, ou 8·5 de moins qu'entre Canso et Sydney

Distance totale de Montréal à Louisbourg, par la ligne courte, 849·0 milles.

N° 48.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET ROUTE OCÉANIQUE.

Traversée de l'Océan Pacifique par l'"Abyssinia."

Vaisseau pionnier de la compagnie.

YOKOHAMA À VANCOUVER.

Le paquebot à vapeur, "Abyssinia", le premier des vaisseaux de la ligne transpacifique, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, laissa Yokohama, Japon, mardi, le 31 mai, à 7 a.m., avec une cargaison de 1,200 tonnes de thé, d'autres marchandises et un certain nombre de passagers; il arriva au bassin de Vancouver à 5.30 a.m., mardi, le 14 juin, après avoir passé Victoria à 3.10 p.m., sans y faire escale, et jeta l'ancre dans la baie des Anglais, le jour précédent, à 9.25 p.m.

Durant les 8 premiers jours du voyage le temps fut couvert et parfois embrumé, les vents, forts et variables empêchèrent de déployer les voiles, et ce n'est que pendant les derniers jours de la traversée, à l'entrée du vaisseau dans les détroits de San Juan de Fuca, qu'on mit les voiles dehors. Rien d'important arriva durant le voyage et pas un accident ne trouble le plaisir des passagers de l'"Abyssinia," sous le commandement du capitaine Marshall.

Le vaisseau fit sa course en suivant le "Grand Cercle" et abrégea de 10 milles la distance indiquée sur la carte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les voyageurs de Liverpool à Yokohama, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Québec à Vancouver, évitent la haute température que l'on éprouve de Liverpool à Yokohamo, *viâ* les détroits de Malacca, route plus longue de 1,372 milles. La distance totale entre ces deux points étant de 9,671 milles par le Pacifique et de 11,043 milles par Malacca.

La distance entre Hong-Kong et Vancouver est de 5,758 milles et de Yokohama à Vancouver par les Grands Cercles, de 4,364 milles (28 milles moindre que n'indiquent les tableaux précédents 1, 2, 3.)

La traversée de Yokohama à Vancouver, s'est faite en 13 jours et 14 heures.

La plus longue distance parcourue en 24 heures, a été 324 milles, et la plus courte, 279 milles.

Une partie de la cargaison de thé que portait l'"Abyssinia" était consignée à Everett, Fraser et Cie, New-York, où elle fut expédiée, par train rapide, le jour même de son arrivée à Vancouver, et fit le plus court trajet connu de Yokohama à la côte de l'Atlantique.

———

N° 49.—CANAL DE PANAMA.

Le canal de Panama, de Colon ou Aspinwall, sur l'Atlantique, à Panama sur le Pacifique, mesure 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires = 39·4 milles géographiques; possède deux bons ports à ses extrémités; un chemin de fer est en exploitation le long du canal, dont les travaux progressent, et seront terminés, dit-on, vers 1890.

La quantité totale des déblais pour un canal d'un seul bief sans écluses, est estimée à 46,150,000 mètres cubes = 60,364,200 verges cubes, mesure anglaise.

MODIFICATION DU PROJET DE CONSTRUCTION.

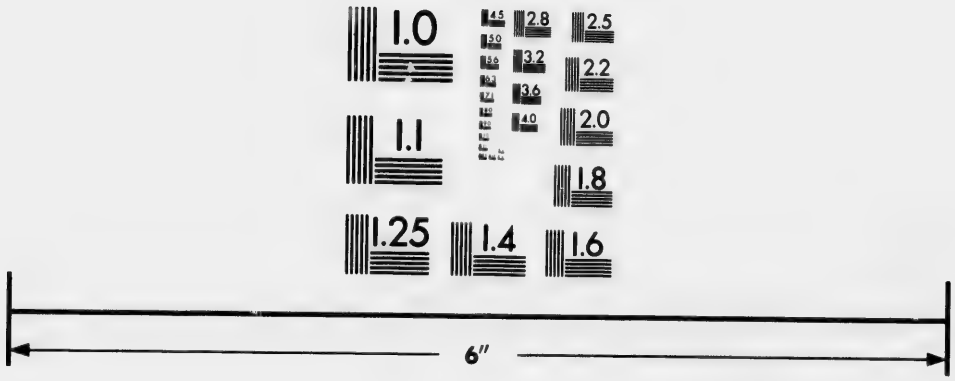
Le canal de Panama doit avoir des écluses, au lie[illegible]re un canal à niveau et à ciel ouvert, pour le présent, afin de l'ouvrir à la [illegible]tion le plus tôt possible.

On dit que M. de Lesseps, a modifié ses plans concernant le canal de Panama, et que cette grande voie marine sera construite avec des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, comme on l'avait proposé, bien que M. de Lesseps dise que le projet original doive se réaliser éventuellement.

Henry B. Slaven, président de "The Contracting and Dredging Company" qui a été activement engagé au creusage du canal depuis le commencement, arriva d'Europe à New-York, le 28 novembre 1887.

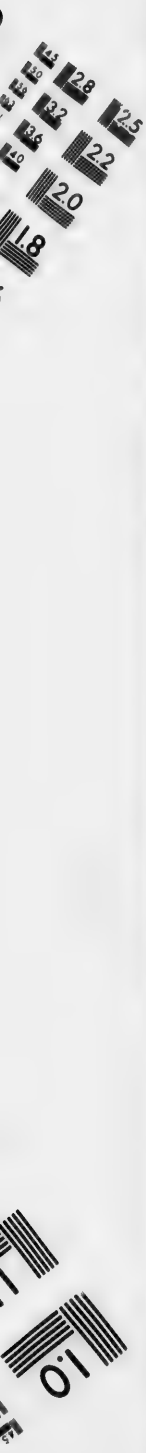
Au cours d'une entrevue, il disait: "Le canal est plus qu'à demi fait. Il est ouvert aujourd'hui pour les vaisseaux tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires de sa longueur totale qui est de 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires. Cette section de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires, est celle qui aboutit à l'Atlantique et a été creusée par nous. Nous aurons creusé 24 kilomètres ou 14·9 milles statutaires vers le 1er juillet, et une compagnie française aura complété 5 autres kilomètres ou 3·1 milles statutaires sur l'autre partie du canal aboutissant au Pacifique. Au delà de nos limites, il y a une autre section de 20 kilomètres qu'une compagnie française a entreprise, mais on y a peu travaillé. Si les entrepreneurs français exécutent leur contrat, comme ils le devraient, cette section ne causera pas d'inquiétude aux actionnaires. Reste encore, cependant, une section de 25 kilomètres = 15·53 milles statutaires qui comprend l'arête ou la vertèbre de l'isthme. L'élévation varie de 50 à 287 pieds au-dessus du niveau moyen des deux océans. On a fait beaucoup de travaux sur cette section, mais c'est à cet endroit que le creusement est plus considérable (suivant le projet original examiné par le Congrès International en 1879, la plus grande profondeur à atteindre pour un canal à niveau est de 87 mètres = 285·4 pieds anglais, au-dessus de la surface de l'eau, sur un parcours de 1 kilomètre = 0·62 mille statutaire. Si l'on construit un tunnel de 6 kilomètres = 3·72 milles statutaires, la profondeur de l'excavation peut être réduite à 34 mètres = 111·5 pieds. Si l'on construit des écluses, il en faudra 13, et la profondeur du creusage sera encore diminué.) M. Eiffel, probablement mieux connu en Amérique, comme le constructeur de la tour, haute de 1,000 pieds, à Paris, pour la prochaine exposition, a le contrat pour les écluses. Lui et M. de Lesseps, seront à Panama en janvier 1888. Les écluses seront faites surtout de fer entre les biefs. M. Slaven a de plus fait connaître que la compagnie avait en mains $35,000,000 en espèces, et qu'il n'y aurait pas de difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour compléter le canal. Voir "*Montreal Gazette*" 30 novembre 1887.

IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503


1.0
2.5
2.2
2.0
1.8

N° 50.—PRINCIPAUX PROJETS

DE

CANAUX INTEROCÉANIQUES.

SUR

L'ISTHME DE L'AMÉRIQUE CENTRALE,

EXAMINÉS PAR

LE CONGRÈS INTERNATIONAL DE 1879.

1.—Tracé par l'Isthme de Téhuantépec, Mexique :

Longueur, 240 kilomètres ou 149·13 milles statutaires anglais ;
Nombre des écluses, 120 ;
Temps du passage, 12 jours.
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

2.—Tracé par le lac de Nicaragua et par Costarica :

Longueur, 292 kilomètres ou 181·44 milles statutaires anglais ;
Nombre des écluses, 17 ;
Temps du passage, 4 jours ½.
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

3.—Tracé à niveau et à ciel ouvert par l'Isthme de Panama, Colombie :

Adopté par le Congrès :

Longueur, 73 kilomètres ou 45·35 milles statutaires anglais ;
Temps du passage, 2 jours ;
Hauteur maximum de la tranchée au-dessus de l'eau :—87 mètres = 285·4 pieds anglais, sur un parcours d'un kilomètre environ ou de 0·62 mille statutaire anglais.

En modifiant un peu le tracé, le même projet peut-être exécuté, si l'on veut éviter la tranchée, avec un tunnel de 6 kilomètres ou de 3·728 milles statutaires anglais de longueur et 34 mètres = 111·5 pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer.

On peut aussi à Panama construire un canal à écluses. Ce tracé comporterait 13 écluses ;

On voit donc que le tracé par Panama se présente à toutes les combinaisons, en offrant des avantages sur tous les autres projets.

4.—Tracé par l'Isthme de San Blas, Colombie :

Longueur, 53 kilomètres ou 32·93 milles statutaires anglais ;
Longueur du tunnel, 16 kilomètres ou 9·94 milles statutaires anglais ;
Temps du passage, 1 jour.

5.—Tracé par l'Atrato-Napipi, Colombie :

Longueur, 290 kilomètres ou 180·2 milles statutaires anglais ;
Nombre des écluses, 2 ;
Longueur du tunnel, 4 kilomètres ou 2·49 milles statutaires anglais ;
Temps du passage, 8 jours.

NOTE.

CANAL DE SUEZ.

Le canal de Suez a une longueur de 166 kilomètres ou de 103·15 milles statutaires anglais; les déblais qu'a nécessité sa construction se sont élevés à 75 millions de mètres cubes, mesure française, ou à 98,100,000 verges cubes, mesure anglaise.

Il n'y avait, au début, ni port de débarquement, ni chemin de fer, ni eau potable.

CANAL DE PANAMA.

Le canal, *à niveau et à ciel ouvert*, par Panama, exige l'enlèvement de 46,150,000 mètres cubes ou de 60,364,200 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités sont deux bons ports très fréquentés, un chemin de fer longe le tracé, l'eau potable y est abondante.

CANAL DU NICARAGUA.

Le canal *à écluses* du Nicaragua demande un déblais total de 53,793,000 mètres cubes ou de 70,361,244 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités n'existe aucun port, car celui de Greytown sur l'Atlantique, est aujourd'hui entièrement comblé par les sables d'appart du fleuve San Juan; il n'y a pas de voie ferrée, l'eau potable y est abondante.

MESURES FRANÇAISES ET ANGLAISES.

1 mètre, français	= 3·28 pieds anglais.
1 mètre cube, français	= 1·308 verges cube, anglaise.
1 kilomètre français	= 0·62138 mille statutaire, anglais.
1 mille statutaire anglais	= 0.86755 mille géographique anglais.
1 mille géographique anglais	= 1·152664 mille statutaire anglais.

N° 51.—CANAL DE SUEZ.

L'Angleterre continue encore de cueillir les principaux profits de la marine due à l'existence du canal de Suez, dont elle est devenue une actionnaire puissante et à large contrôle, par suite de la politique hardie de feu Lord Beaconsfield. Des 395,840 parts de la compagnie, le gouvernement britannique en a acheté 176,602 du Khédive d'Egypte. Le canal a une longueur d'environ 100 milles et relie la Méditerranée à la mer Rouge, raccourcissant ainsi de beaucoup la route vers l'est, au lieu du grand circuit par le cap Horn. L'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique offre aux autorités militaires d'Angleterre une autre route par où elles pourraient rapidement transporter des troupes aux Indes sans traverser un territoire étranger. Le canal de Suez en cas de guerre pourrait être bloqué ou obstrué par des vaisseaux submergés de manière à empêcher la navigation ou à la rendre difficile. Dans ce cas, la grande route interocéanique du Canada serait d'une valeur immense et le jour viendra peut-être où son importance au point de vue militaire sera plus sérieusement considérée qu'elle ne le semble à présent.

D'après un résumé du dernier rapport annuel de la compagnie du canal de Suez il appert que le nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal en 1887, a été de 3,137 jaugeant 8,430,643 tonneaux. De ces 3,137 navires, 2,330 étaient anglais, et 807 appartenaient à d'autres nations, dont 183 à la France, 159 à l'Allemagne, 138 à l'Italie, 123 à la Hollande, 82 à l'Autriche et à la Hongrie, 28 à l'Autriche, 26 à l'Espagne, 22 à la Russie. 3 vaisseaux américains seulement, traversèrent le canal. Il y passa 173,788 personnes, dont 91,996 étaient soldats, 53,415 passagers civils, et, 19,610 pélerins mahométans. (Voir "*Montreal Gazette*," avril 1888.

ADDENDUM.

VOIR N° 22. PARTIE II.

CHEMINS DE FER A LA BAIE-D'HUDSON.

CHEMIN DE FER SUBVENTIONNÉ—De Winnipeg à un point situé au Port-Nelson, ou dans les environs, sur la Baie-d'Hudson.

Longueur totale..... 650 milles.
Subvention en terres..... 6,880,000 acres.

Voir acte 49 Vict., chap. 73, 1886, et aussi l'ordre en conseil, du 11 mai 1885.
Le chemin de fer devra être complété le ou avant le 11 mai 1890.

CHEMIN DE FER PROJETÉ—LAC NIPISSINGUE A LA BAIE-D'HUDSON.

1ère section.—North Bay, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callender, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Témiscamingue.....	81	milles.
2ème section.—Lac Témiscamingue au lac Abittibi...	94	"
3ème section.—Lac Abittibi à Moose Factory, Baie d'Hudson.....	175	"
Longueur totale, environ.....	350	"

Une compagnie pour la construction de ce chemin de fer a été incorporée en 1884 par l'Acte 47 Vict., chap. 80.

Cet acte a été amendé par l'Acte 49 Vict., chap. 77, ' accordant un délai pour l'époque de l'achèvement.

Les travaux seront commencés.....	2 juin 1888
La 1ère section sera achevée en.....	1890
La 2ème do do	1892
La 3ème do do	1894

LAC SAINT-JEAN A LA BAIE-D'HUDSON.

Le lac Saint-Jean est à 350 milles ou à la même distance du poste de la Baie-d'Hudson près de l'embouchure de la rivière Rupert sur la Baie-d'Hudson, à l'est et au sud de la Baie James, que le lac Témiscamingue se trouve à partir de "Moose Factory" qui est situé sur le côté ouest près de l'extrémité de la même baie.

Une ligne droite entre le lac Saint Jean et la Baie-d'Hudson passerait à environ 60 milles au sud du grand lac Mistassini qui se décharge dans la rivière Rupert dont le volume est aussi grand sinon plus que celui de la rivière Saguenay.

Port-Nelson, ou
milles.
acres.
11 mai 1885.

3-D'HUDSON.

illes.
"
"
"

incorporée en
ordant un délai

1888
1890
1892
1894

oste de la Baie-
dson, à l'est et
tir de "Moose
e baie.
erait à environ
re Rupert dont

PARTIE V.

DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION,

1er JUILLET 1867.

CONS

DI

DEPENSE

SUR LA

CONSTRUCTION DES TRAVAUX PUBLICS,

HAUT ET BAS-CANADA,

DEPUIS LA CONFÉDÉRATION, 1ER JUILLET 1867.

SOMMAIR
travaux

Canaux (n
TRAVAUX
des ri

Ports et je
Phares, b
Glissoires
Chemins,
Ponts, no
et de
compr
Edifices p
instit
Navires p
à cha

Total du c

Chemins
dans l

Total du c

A déduire
du go

To

Note A—I
de fer,

Pour l
publics, 18

Sommaire de la dépense par les gouvernements provinciaux pour la construction des travaux publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération, 1er juillet 1867.

Travaux.	Bas-Canada, maintenant prov. de Québec.	Haut-Canada, maintenant prov. d'Ontario.	Totaux.
	$ cts	$ cts.	$ cts.
Canaux (non compris les améliorations des rivières)	6,912,308 24	16,188,747 01	23,101,055 25
Travaux sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières	14,394 61	13,959 72	28,354 33
Total, canaux et rivières	6,926,702 85	16,202,706 73	23,129,409 58
Ports et jetées	1,366,378 66	855,139 53	2,221,518 19
Phares, balises et bouées	1,144,690 70	541,300 14	1,685,990 84
Glissoires, digues, jetées et estacades	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chemins, y compris les ch. à barrière et de colonisat.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
Ponts, non compris ceux sur les chemins à barrière et de colonisation, dans le coût desquels sont compris les ponts	353,357 81	256,927 27	610,285 08
Edifices publics, excepté ceux construits par des institutions de charité ou dons privés	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total imputé à chaque province	253,856 41	253,856 42	507,712 83
Total du coût des travaux, non comp. les ch. de fer.	18,648,838 71	26,963,296 12	45,612,134 83
Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les Etats-Unis (*Voir* note A, ci-dessous.)	43,276,252 42	93,486,964 58	136,763,217 00
Total du coût des travaux, y compris les ch. de fer.	61,925,091 13	120,450,260 70	182,375,351 83
A déduire :—Dépense à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, en tant que constatée	37,336,301 26	84,828,450 50	122,164,751 76
Total, dépense du gouvernement	24,588,789 87	35,621,810 20	60,210,600 07
Note A—Dépense du gouvernement sur les chemins de fer, compris ci-dessus	7,098,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01

Pour les détails du sommaire ci-dessus, voir appendice n° 70 du Rapport général des Travaux publics, 1867, pages 481 à 613, par G. F. Baillairgé.

CO

DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

CANADA

POUR

CONSTRUCTION ET AMELIORATION, ENTRETIEN ET REPARATIONS,

1867-1886,

SUIVANT L'ÉTAT PRÉPARÉ PAR

O. DIONNE,

Comptable du Département des Travaux Publics.

1867—

N° 1.—TABLEAU indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour précèdent et

Numéro.	Travaux.	Exercice clos 1871. I.	1871. $ cts.	1872. II.	1872. $ cts.
	Ports—				
1	Bayfield (municipalité de Stanley)	.....	.....	.....	.....
2	Cobourg (Commission du Havre, Cobourg)	.....	.....	.....	.....
3	Collingwood (Compagnie du chemin de fer du Nord)	.....	.....	.....	.....
4	Goderich (municipalité du Township de Goderich)	.....	.....	.....	.....
5	Meaford (do de Saint-Vincent)	.....	.....	.....	.....
	Total, ports	.....	.....	.....	.....
	Rivières—				
6	Rivière Napanee, Ont	.....	.....	.....	.....
7	do Thames do	198	2,400 00	.....	.....
	Total, rivières	.....	2,400 00	.....	.....
8	Chemins et ponts—				
	Pont du Portage-du-Fort (bonf par le gouvernement d'Ontario)	.....	.....	252	1,500 00
	Grands totaux	.....	2,400 00	....	1,500 00

N.B.—Les chiffres dans la 1re colonne de chaque année indiquent la partie de la page des "Comptes publics," sauf là où il est indiqué autrement.

1877.

la construction, etc., des travaux sous-mentionnés, et compris dans les tableaux qui qui suivent.

le 30 juin.										Total.	Numéro.
1873.		1874.		1875.		1876.		1877.			
II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	254	10,000 00	10,000 00	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	254	25,507 49	25,507 49	2
.....	.....	190	15,505 00	237	12,763 26	.....	.....	.....	.....	28,268 26	3
.....	.....	.....	.....	239	10,000 00	.....	.....	.....	.....	10,000 00	4
.....	.....	.....	.....	238	10,000 00	.....	.....	.....	.....	10,000 00	5
.....	.....	.....	15,505 00	.....	32,763 26	.....	.....	.....	35,507 49	83,775 75	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	251	5,000 00	.....	.....	5,000 00	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,400 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....	.....	7,400 00	
144	4,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,500 00	8
.....	4,000 00	.....	15,505 00	.....	32,763 26	.....	5,000 00	.....	35,507 49	96,675 75	

1878—

N° 2.—ETAT indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la précédents et suivants, depuis le 1er juillet

Numéro.	Nom des travaux.	Dépense du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.	1878.
		$ cts.	$ cts.
	Edifices publics—		
1	Le Cap, citadelle de Québec (corporat. de la cité de Québec)	.....	.....
2	Fortifications do (don de Sa Majesté la Reine)	.....	.....
3	Salle d'exercice d'Ottawa (corporat. de la cité d'Ottawa)	.....	.....
	Totaux, édifices publics	.....	.....
	Ports—		
4	Bayfield (municipalité de Stanley)	.....	.....
5	Cobourg (commissaires du port de Cobourg)	10,000 00	.....
6	Collingwood (compagnie du chemin de fer du Nord)	25,507 49	.....
7	Goderich (municipalité, township de Goderich)	28,268 26	.....
8	Meaford (do de Saint-Vincent)	10,000 00	.....
9	Rondeau (conseil du comté de Kent)	10,000 00	.....
	Totaux, ports	83,775 75	.....
	Rivières—		
10	Napanee, Ontario	5,000 00	.....
11	Thames, Ontario	2,400 00	.....
	Totaux, rivières	7,400 00	.....
	Chemins et ponts—		
12	Pont du Portage-du-Fort (octroi du gouvern. d'Ontario)	5,500 00	.....
	Grand totaux	96,675 75	.....

1882.

CONSTRUCTION, etc., des travaux ci-dessous mentionnés, et comprises dans les états 1867 jusqu'au 30 juin 1882.

Exercice terminé le 30 juin.								Total pour 15 ans terminé le 30 juin 1882.	Numéro.
1879.		1880.		1881.		1882.			
II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....	.....	247	2,500 00	.....	.....	2,500 00	1
.....	.....	.....	.....	246	2,433 33	.....	.....	2,433 33	2
276	2,050 00	228	2,950 00	.....	.....	.....	.....	5,000 00	3
.....	2,050 00	.....	2,950 00	.....	33 33	.....	.....	9,933 33	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000 00	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,597 49	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,268 26	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	274	300 00	10,000 00	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00	300 00	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000 00	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,400 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,400 00	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,500 00	12
.....	2,050 00	.....	2,950 00	.....	4,933 33	.....	300 00	106,909 08	

1883—1886.

N° 3.—Etat indiquant les montants contribués par les municipalités, etc., pour la Construction, etc., des travaux sous-mentionnés, et compris dans les états précédents et suivants.

Numéro.	Travaux.	Depuis le 1er juill. 1867 jusqu'au 30 juin 1882.	Exercice clos le 30 juin 1883.		1884.		1885.		1886.		Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
		$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts	*II.	$ cts.	$ cts.	
	Edifices publics—											
1	Rocher, citadelle de Québec...	2,500 00									2,500 00	1
2	Salle d'exercices do ...						297	5,558 20	329	20,527 40	26,085 60	2
3	Fortifications do ...	a 2,433 33									2,433 33	3
4	Salle d'exercices d'Ottawa ...	5,000 00									5,000 00	4
5	Salle des immigrants, Sarnia					b 117 00					117 00	5
6	Salle d'exercices de Winnipeg						305	4,025 27	256	3,004 73	7,030 00	6
7	Bureau de poste do					b 414 00					414 00	7
	Totaux, édifices publics	9,933 33				531 00		9,583 47		23,532 13	43,579 93	
	Ports et brise-lames—											
8	Port de Saint-Jean, N.-B.....						323	b 1,751 97			1,751 97	8
9	do Bayfield Ont.. ...	10,000 00									10,000 00	9
10	do Belleville do						xxxix	3,154 50			3,154 50	10
11	do Cobourg do	25,507 49			318	b 450 00					25,957 49	11
12	do Collingwood do	28,268 26									28,268 26	12
13	do Goderich do	10,000 00									10,000 00	13
14	Quai de L'Orignal do				322	1,000 00					1,000 00	14
15	Port de Meaford do	10,000 00									10,000 00	15
16	do Morpeth do				321	1,768 03	331	2,434 24			4,202 27	16
17	do Newcastle do				321	917 44	xxxix	1,582 56			2,500 00	17
18	do Owen-Sound do		xxxi 294	13,000 00							13,000 00	18
19	do Port-Arthur do								228	25,000 00	25,000 00	19
20	do Port-Elgin do				319	736 80	331	2,308 49	313	1,954 71	5,000 00	20
21	do Rondeau do	300 00									300 60	21
22	do Thornbury do		316	2,766 39	323	4,233 61					7,000 00	22
23	do Wiarton do				317	16,341 42	xxxix	4,658 58			21,000 00	23
	Totaux, ports, etc.....	84,075 75		15,766 39		25,447 30		15,890 34		26,954 71	168,134 49	
	Rivières—											
24	Napanee.	5,000 00									5,000 00	24
25	Thames.	2,400 00									2,400 00	25
	Totaux, rivières	7,400 00									7,400 00	

19	do Port-Arthur do		294	[illegible]							13,000 00	18
20	do Port-Elgin do								228	25,000 00	25,000 00	19
21	do Rondeau do	300 00			319	736 80	331	2,308 49	313	1,954 71	5,000 00	20
22	do Thornbury do		316	2,766 39	323	4,233 61					300 00	21
23	do Wiarton do				317	16,341 42	xxxix	4,658 58			7,000 00	22
	Totaux, ports, etc.	84,075 75		15,766 39		25,447 30		15,890 34		26,954 71	21,000 00	23
	Rivières—											
24	Napanee	5,000 00									5,000 00	24
25	Thames	2,400 00									2,400 00	25
	Totaux, rivières	7,400 00									7,400 00	
	Glissoires et estacades—											
26	Glissoires de Saint-Maurice		311	1,600 00							1,600 00	26
	Ponts—											
27	Pont Des Joachims				343	7,364 62	336	635 38			8,000 00	27
28	Portage du Fort-du-Pont	5,500 00									5,500 00	28
	Totaux, ponts	5,500 00				7,364 62		635 38			13,500 00	
	Grands totaux	106,909 08		17,366 39		33,342 92		26,109 19		50,486 84	234,214 42	

a. Présent de Sa Majesté la reine. *b.* Dépôts de garantie confisqués aux entrepreneurs. * Partie et page du rapport de l'auditeur-général.

Résumé de la dépense annuelle, dans chaque province, pour la construction et l'amélioration des travaux publics, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886.

Années.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest	Colombie-Britannique.	Divers.	Total.
	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868...	485,206 86	.....	22,090 19	138,939 77	133,510 38	.....	.....	.....	130 18	779,877 38
1869...	212,068 11	.....	109,272 81	62,432 99	15[illegible],298 76	4,213 13	.....	.....	.....	570,385 80
1870...	420,800 64	.....	1,020,327 42	387,909 49	202,915 99	52,565 60	15,232 30	.....	.....	2,099,751 44
1871...	1,163,816 09	.....	999,169 15	1,393,851 24	263,730 86	72,717 15	17,443 35	15,074 16	.....	3,835,802 60
1872...	1,798,130 55	.....	2,544,835 81	1,670,722 69	768,459 05	146,805 44	.....	274,683 44	2[illegible]6 32	7,206,413 30
1873...	1,553,792 15	.....	2,879,278 32	1,614,502 99	1,097,752 09	131,128 07	.....	243,292 65	2,330 55	7,422,076 82
1874...	1,127,544 47	69,000 00	2,141,337 86	1,524,390 78	1,533,625 49	120,806 13	.....	206,341 75	6,778 19	6,729,824 67
Total..	6,761,358 87	69,000 00	9,626,311 56	6,792,749 95	4,182,292 62	528,235 52	32,675 65	639,392 00	12,015 24	28,644,031 41
1875...	1,433,812 58	85,393 79	1,782,06[illegible] 44	1,588,187 87	2,401,697 15	326,467 20	236,363 63	522,582 06	14,660 97	8,391,226 69
1876...	683,243 17	120,909 25	634,529 87	1,397,275 70	4,143,771 35	967,823 23	614,864 87	423,065 32	8,519 56	8,994,002 32
1877...	566,366 41	266,425 60	773,230 77	2,303,292 78	3,941,443 00	383,871 58	138,611 87	327,524 21	5,870 89	8,706,637 11
1878...	238,412 84	61,183 08	436,594 40	1,701,403 30	3,736,133 59	958,835 99	71,343 44	160,127 97	8,886 99	7,372,921 60
1879...	238,123 09	72,857 08	314,788 42	1,481,659 12	3,652,781 55	446,273 41	16,150 60	89,624 01	17,828 15	6,330,085 43
Total..	3,159,958 09	606,768 80	3,941,204 90	8,471,818 77	17,875,826 64	3,083,271 41	1,077,334 41	1,522,923 57	55,766 56	39,794,873 15
1880..	169,014 87	49,755 99	432,962 85	2,724,989 97	3,656,606 62	1,708,014 88	67,387 99	144,545 54	12,455 36	8,965,734 07
1881...	260,083 89	52,058 44	363,883 26	1,500,736 14	4,047,365 07	947,639 03	45,261 13	1,057,396 36	16,217 85	8,290,641 17
1882...	362,971 93	37,641 02	263,395 20	1,508,6[illegible]6 64	2,676,566 33	58,063 32	1,754,678 21	1,729,138 91	36,036 23	8,427,127 19
1883...	560,158 53	99,340 63	630,297 27	2,19[illegible],518 17	3,389,204 64	81,321 08	4,190,399 58	3,861,594 00	35,818 86	15,040,652 76
1884...	1,640,310 55	177,498 06	714,796 96	2,311,468 25	6,861,855 48	184,161 40	80,424 16	6,821,260 95	69,469 48	18,861,245 29
1885...	427,428 44	183,968 40	736,212 39	1,573,185 61	7,751,258 57	167,765 69	91,242 90	4,499,686 65	50,670 08	15,391,418 73
1886...	411,722 51	128,579 72	755,542 47	2,047,360 65	3,228,275 25	258,280 31	123,906 13	3,831,528 28	24,964 71	10,810,160 03
Total.	3,831,690 72	728,842 26	3,897,090 40	13,858,894 83	31,611,131 96	3,405,245 71	6,353,300 10	21,855,150 69	245,632 57	85,786,979 24
	13,753,007 68	.....	17,464,606 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	—22 30	.....	+22 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,629 16	29,123,463 55	53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré $22.30 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

Dépenses imputables aux travaux autorisés par actes spéciaux du parlement du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886.

	13,753,007 68	.....	17,464,606 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85,786,979 24
	—22 30	.....	+22 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,629 16	29,123,463 55	53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré $22.30 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

Dépenses imputables aux travaux autorisés par actes spéciaux du parlement du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886.

Numéro.	Travaux.	Montant autorisé.	Dépenses du 1er juillet, 1867, au 30 juin, 1882.	Exercice terminé le 30 juin, 1883.		1884.		1885.		1886.		Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
		$	$		$		$		$		$	$ cts.	
1	Fleuve Saint-Laurent — Approfondissement entre Québec et Montréal— 36 Vic., chap. 60 ..... $ 1,500,000; 45 do 44 ..... 280,000; 46 do 38 900,000	2,680,000	1,500,000	xiii.	280,000	xxxv.	110,000	xxxvii.	300,000	lvii.	149,504 10	2,339,504 10	1
2	Améliorations au havre de Québec— 36 Vic., chap. 62 ..... $1,200,000; 43 do 17 ..... 250,000; 45 do 47 ..... 375,000; 47 do 9 ..... 300,000; 49 do 19 750,000	2,875,000	1,405,000	xiii.	66,540	xxxv.	200,529	xxxvii.	282,931	lvii.	434,493 85	2,389,493 85	2
3	Bassin de radoub de Lévis— 38 Vic., chap. 56 ..... $ 500,000; 46 do 40 ..... 100,000; 47 do 10 150,000	750,000	350,000	xiii.	75,000	xxxv.	137,000	xxxvii.	110,000	lvii.	52,000 00	724,000 00	3
	Havre de Trois-Rivières— 48, 49 Vic., chap. 76	82,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	lvii.	81,557 97	81,557 97	4
	Totaux	6,387,000	3,255,000	.....	421,540	.....	*447,529	.....	692,931	.....	717,555 92	5,534,555 92	

* N.B.—La dépense à compte du bassin de radoub d'Esquimalt ($441,915.98) est maintenant comprise dans le coût des havres de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral s'étant chargé de ces travaux sous l'autorité de la 47 Vic., chap. 6, sec. 10; aussi de l'O. C. (n° 47,350) daté 19 mai, 1884.
Voir l'état n° 23 de l'annexe n° 27, par O. Dionne, comptable Rap. T. P., 1885-86.

1867—

CONSTRUCTION ET AMÉLIORA

Relevé de la dépense, du 1er juillet 1867

Numéro.	Travaux.	Entrée dans la Confédération.			
		1er juil. 1867.	1er juil. 1873.	1er juillet 1867.	
		Nouvelle-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.	Québec.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial	7,621,764 09	.....	13,181,560 39	10,423,024 67
2	do de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick	1,801,461 89	.....	824,689 28	.....
3	Chemin de fer de Prolongement-Est	1,286,551 68	.....	.....	.....
4	do Ligne-Directe	127,312 41	.....	14,215 13	20,697 44
5	do de l'Ile du Prince-Ed.	.....	621,729 78	.....	.....
6	do du Pacifique	.....	.....	.....	.....
7	Pont de ch. de fer de Côteau-Landing	.....	.....	.....	522 00
8	Embranchement de Carleton	.....	.....	85,610 69	.....
9	Inspection des chemins de fer	7,897 85	.....	6,451 63	7,715 56
10	Subventions do	.....	.....	297,600 00	1,200,264 00
11	Canaux	518,466 20	.....	44,387 53	12,137,918 78
12	Chaussée le long du lac Saint-François	.....	.....	.....	9,317 82
	Totaux, chemins de fer et canaux.	11,363,394 12	621,729 78	14,454,514 65	23,799,460 27
13	Edifices publics	377,607 65	167,459 77	1,625,998 11	2,691,635 43
14	Havres et brise-lames	1,195,849 90	416,754 62	823,786 25	849,431 68
15	Améliorations des rivières	117,402 66	45,143 54	177,817 22	557,671 97
16	Dragages	125,594 42	24,518 07	116,202 41	38,143 89
17	Glissoires et estacades	.....	.....	.....	355,357 87
8	Chemins et ponts	.....	.....	2,868 34	105,165 06
19	Lignes télégraphiques	71,694 29	.....	20,421 73	273,695 97
20	Phares	429,528 99	56,591 94	171,107 10	380,488 05
21	Vapeurs fédéraux	72,413 35	72,413 34	72,413 35	72,413 36
22	Monuments	.....	.....	.....	.....
	Totaux, travaux publics	2,389,591 26	782,881 28	3,010,114 51	5,324,003 28
	Grands totaux	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,629 16	29,123,463 55

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la construction ou les améliorations des travaux publics, *voir* état nos 1, 2, 3, sur les pages précédentes.

a Y compris $20,431.61 dépensées dans le Maine, E.-U.

b do $196,292.36 dépensées sur l'embranchement du Cap Traverse, savoir :

1882-3.	$ 484 00
1883-4.	120,745 94
1884-5.	70,394 09
1885-6.	4,668 33
Total	$196,292 36

c Y compris $24,529.87,912—Subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

d Dépensées aux Etats-Unis.

Voir l'état n° 24, de l'annexe n° 27 par O. Dionne, comptable, Rap. T. P, 1885-86.

1886.

TION DES TRAVAUX PUBLICS.

(date de la Confédération) au 30 juin 1886.

Entrée dans la Confédération.						
1er juillet 1867.	15 juillet 1870.		20 juillet 1871.	Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest	Colombie-Britannique.			
$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	31,226,349 15	1
.....	.....	.....	.....	.....	2,626,151 17	2
.....	.....	.....	.....	.....	1,286,551 68	3
.....	.....	.....	.....	*a* 22,576 95	184,801 83	4
.....	.....	.....	.....	.....	*b* 621,729 78	5
26,202,179 21	5,805,617 33	6,865,698 70	21,972,232 70	.....	*c* 60,845,727 94	6
.....	.....	.....	.....	.....	522 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	85,610 69	8
.....	.....	.....	.....	*d* 8,161 62	30,226 66	9
1,392,110 00	50,000 00	.....	422,520 00	.....	3,362,494 00	10
17,122,725 15	.....	32,675 65	.....	42,575 12	29,898,688 43	11
.....	.....	.....	.....	.....	9,317 82	12
44,717,014 36	5,855,617 33	6,898,374 35	22,394,752 70	73,313 59	130,178,171 15	
4,612,169 14	*e* 657,263 24	452,867 29	369,639 02	193,909 83	*e* 11,148,549 48	13
2,882,057 55	1,776 39	.....	987,571 80	17,112 96	7,173,841 15	14
248,775 26	76,818 20	33,620 63	69,281 12	.....	1,326,530 60	15
91,045 21	47,105 69	.....	28,133 62	1,919 62	472,662 93	16
71,461 06	.....	.....	.....	.....	426,818 93	17
757,674 32	376,508 93	1,919 53	.....	.....	1,243,636 18	18
23,868 86	72 00	76,528 36	102,963 76	11,882 98	581,127 95	19
265,185 46	1,690 86	.....	65,124 24	4,869 47	*f* 1,374,486 11	20
.....	.....	.....	.....	.....	*g* 289,653 40	21
.....	.....	.....	.....	10,405 92	*h* 10,405 92	22
8,952,236 86	1,161,135 31	564,935 81	1,622,713 56	240,100 78	24,047,712 65	
53,669,251 22	7,616,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80	

e A part $279,689.14, dont s'est chargé ou doit se charger le gouvernement provincial de Manitoba. Pour détails, *voir* état n° 18, supplément du rapport des Travaux Publics de 1886.

f Dépensées : { Par le ministère des travaux publics..... $ 75,588 51
do de la marine et des pêcheries..... 1,298,897 60

$ 1,374,486 11

g Dépensées par le ministère de la marine.

h Monument Cartier..... $ 10,346 77
do Biant..... 59 15

$ 10,405 92

1867—

ENTRETIEN ET REPARATION

RELEVÉ de la dépense, pour chaque province,

Numéro.	Travaux.	Entrée dans la Confédération		
		1er juillet 1867	1er juillet 1873	1er juillet 1867
		Nouvelle-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial	8,441,110 60	.....	13,150,033 51
2	do do Embranch. de Windsor.	83,226 24	.....	.....
3	do do Prolongement-Est.	213,839 14	.....	.....
4	do de l'Ile du Prince-Edouard	.....	2,456,744 20	.....
5	do du Pacifique	.....	.....	.....
6	do en général	.....	.....	.....
7	Canaux	34,037 34	.....	.....
	Totaux, chemins de fer et canaux	8,772,213 32	2,456,744 20	13,150,033 51
8	Edifices publics	76,695 28	30,384 22	56,424 13
9	do appointements des mécaniciens	8,928 54	5,411 12	16,865 28
10	do chauffage	3,945 19	1,912 55	15,057 57
11	Ports et brise-lames	.....	.....	.....
12	Rivières—Entretien des bouées, etc	.....	.....	250 00
13	Dragueurs	39,080 35	9,749 40	28,496 73
14	Dragage (non réparti)	160 09	27 64	27 64
15	Glissoires et estacades	.....	.....	.....
16	Chemins et ponts	.....	.....	.....
17	Lignes de télégraphe	10,869 48	24,333 25	9,576 76
	Divers, savoir :			
18	Arpentages	47,544 26	15,145 28	50,204 25
19	Arbitrages	.....	.....	.....
20	Service de remorq. entre Montréal et Kingston	.....	.....	.....
21	Agent et dépenses contingentes, Col.-Brit	.....	.....	.....
22	Divers	.....	.....	.....
	Totaux, travaux publics	187,223 19	86,963 46	171,902 36
	Grands totaux	8,959,436 51	2,543,707 66	13,321,935 87

Voir l'état n° 9, annexe n° 27, par O. Dionne, comptable, Rapport des travaux publics, 1885-86.
Les dépenses jusqu'au 1er juillet 1887, seront données en détail, par le comptable, dans le supplément du Rapport des travaux publics, 1887-88.—G F.B.

1886.

DES TRAVAUX PUBLICS—*Fin.*

du 1er juillet 1867 (date de la Confédération), au 30 juin 1886.

Entrée dans la Confédération.							
1er juillet 1867.		15 juillet 1870.		20 juillet 1871.	Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie Britannique.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
6,896,205 78	.....	.....	.....	.....	.....	28,487,349 89	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	83,226 24	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	213,839 14	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,456,744 20	4
.....	.....	320,787 18	.....	.....	.....	320,787 18	5
.....	.....	.....	.....	.....	33,472 08	33,472 08	6
2,872,178 63	4,355,334 94	.....	.....	.....	86,390 25	7,347,941 16	7
9,768,384 41	4,355,334 94	320,787 18	.....	.....	119,862 33	38,943,359 89	
400,855 75	3,667,520 57	71,734 27	8,547 76	22,023 59	1,367 15	4,335,552 72	8
19,896 81	38,333 86	.....	695 00	2,735 00	.....	92,865 61	9
37,930 74	30,448 92	9,514 68	1,668 17	1,389 35	2,378 46	104,245 63	10
142 98	213 70	.....	.....	.....	13,036 17	13,392 85	11
3,008 26	.....	.....	.....	.....	.....	3,258 26	12
25,140 85	12,298 51	4,000 00	.....	21,353 11	2,221 13	137,340 08	13
46,502 66	61,197 91	88 00	.....	.....	13,230 82	121,234 76	14
842,787 43	494,945 54	.....	.....	.....	48 52	1,337,781 49	15
1,063 39	526,872 17	74,983 11	.....	.....	.....	602,918 67	16
47,477 93	67 82	.....	74,294 91	498,770 73	28,769 41	694,160 29	17
156,372 07	191,249 62	6,475 86	1,113 99	5,658 71	42,410 75	516,174 79	18
.....	.....	.....	.....	.....	103,650 15	103,650 15	19
48,151 43	48,151 41	.....	.....	.....	.....	96,302 84	20
.....	.....	.....	.....	29,235 41	.....	29,235 41	21
.....	.....	.....	.....	.....	11,919 37	11,919 37	22
1,629,330 30	5,071,300 03	166,795 92	86,319 83	581,165 90	219,031 93	8,200,032 92	
11,397,714 71	9,426,634 97	487,583 10	86,319 83	581,165 90	338,894 26	47,143,392 81	